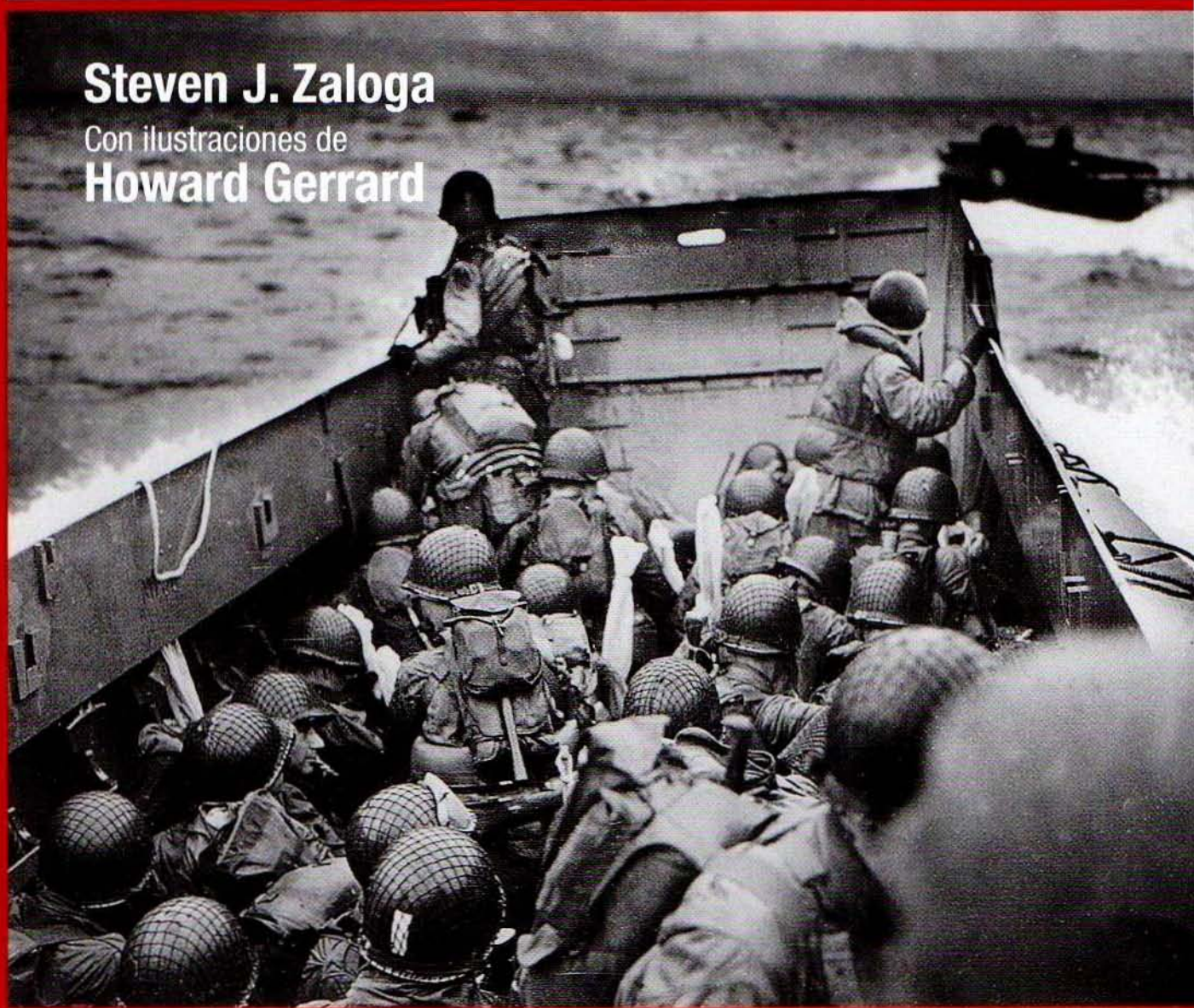
Normandía, junio de 1944

El Día D (I):
la playa Omaha



Steven J. Zaloga
Con ilustraciones de
Howard Gerrard

OSPREY
PUBLISHING

Normandía, junio de 1944

El Día D (I):
la playa Omaha

Normandía, junio de 1944

El Día D (I):
la playa Omaha

Steven J. Zaloga • Con ilustraciones de **Howard Gerrard**

Nota del autor

El autor está en deuda con todos los que le han ayudado en este proyecto y quiere dar las gracias a Randy Hackenburg y Jay Graybeal, del Military History Institute del Army War College del Ejército de Estados Unidos; a Charles Lemons y Candace Fuller, del Patton Museum, en Fort Knox; a Alan Aimone, de las Special Collections de la Academia de West Point; y a todo el personal de la National Archives and Record Administration (NARA).

En esta obra se han usado las abreviaturas habituales de unidades tácticas estadounidenses y alemanas. Así, 1/16.º de Infantería identifica al 1.er Batallón del 16.º Regimiento de Infantería, mientras que C/16.º de Infantería corresponde a la Compañía C del 16.º Regimiento de Infantería. En el caso alemán, II/GR.916 significa 2.º Batallón del 916.º Regimiento de Granaderos, en tanto que 2/GR.916 se refiere a la 2.ª Compañía de ese mismo regimiento.

La cronología sigue la práctica aliada de usar el British War Time (Tiempo de Guerra británico), con lo que la Hora H del 6 de junio es las 06:30 horas. Para mayor claridad, los topónimos y los nombres en código de las playas y de las salidas de las mismas son los empleados por el Ejército de Estados Unidos.

© 2008 RBA Coleccionables, S.A. de la traducción
Pérez Galdós, 36 bis, 08012 Barcelona
http://www.rbacoleccionables.com
Tel. atención al cliente: 902 49 49 50

Realización: Editec
Traducción de Eloy Carbó Ros
Editor: Paco Sánchez Pina

Título original: *D-Day 1944 (1): Omaha Beach*
Primera edición en Gran Bretaña, 2003. Osprey Publishing Ltd.
© 2003 Osprey Publishing Ltd.

Distribuye en España
Sociedad General Española de Librería
Avda. Valleparra, 29 (Pol. Ind.)
28108-Alcobendas (Madrid)
Tel.: 91 657 69 00

ISBN: 978-84-473-5773-4
Depósito Legal: M-18366-2008
Impreso en España. *Printed in Spain*

Quedan rigurosamente prohibidas, sin la autorización escrita de los titulares del *copyright*, bajo las sanciones establecidas en las leyes, la reproducción parcial o total de esta obra por cualquier medio o procedimiento, comprendidos la reprografía y el tratamiento informático, y la distribución de ejemplares de ella mediante alquiler o préstamo público.

El editor ha hecho todos los esfuerzos posibles para obtener los permisos pertinentes de todo el material reproducido en este libro. Si se hubiera producido alguna omisión, pedimos que nos hagan llegar por escrito la solicitud correspondiente para subsanar el error.

CLAVE DE SÍMBOLOS MILITARES

SUMARIO

INTRODUCCIÓN 7
La situación estratégica

CRONOLOGÍA 12

COMANDANTES ENFRENTADOS 13
Comandantes alemanes • Comandantes estadounidenses

PLANES ENFRENTADOS 21
El plan estadounidense • El plan alemán

EJÉRCITOS ENFRENTADOS 36
Fuerzas alemanas • Fuerzas estadounidenses

EL DÍA D 42
Las operaciones iniciales • La primera oleada de asalto, 05:30-07:00 horas • La segunda oleada de asalto, 07:00-08:00 horas • Punto muerto en la playa • Los ranger en Pointe du Hoc Consolidando la cabeza de playa • La batalla por los pueblos

LA PLAYA OMAHA, EN PERSPECTIVA 87

EL CAMPO DE BATALLA, HOY 92

BIBLIOGRAFÍA 94

ÍNDICE 95

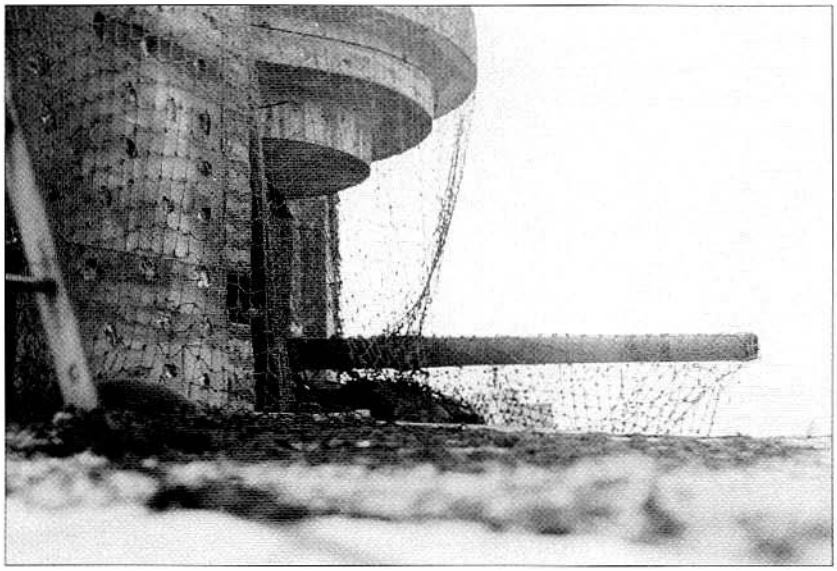
INTRODUCCIÓN

El Día D en la playa Omaha, captado por un fotógrafo de la Guardia Costera en una LCVP que está desembarcando tropas del 1/16.º de Infantería en la playa Easy Red. El carro que aparece al fondo es el A-9, uno de los pocos M-4A1 del infausto 741.º Batallón de Carros que consiguió llegar a tierra. (NARA)

De los cinco puntos de desembarco principales del Día D en Normandía, el de la playa Omaha fue el más crítico de todos. La primera oleada de asalto tuvo un tercio de bajas. Las dificultades encontradas en la «sangrienta Omaha» se debieron a las características del terreno en este sector, a la inesperada presencia de una división alemana de primera fila y a un inadecuado fuego de apoyo. Pero, a pesar de todos estos problemas, al acabar el Día D se había abierto una brecha en la Muralla del Atlántico y el V Cuerpo estadounidense se había afianzado en suelo francés.

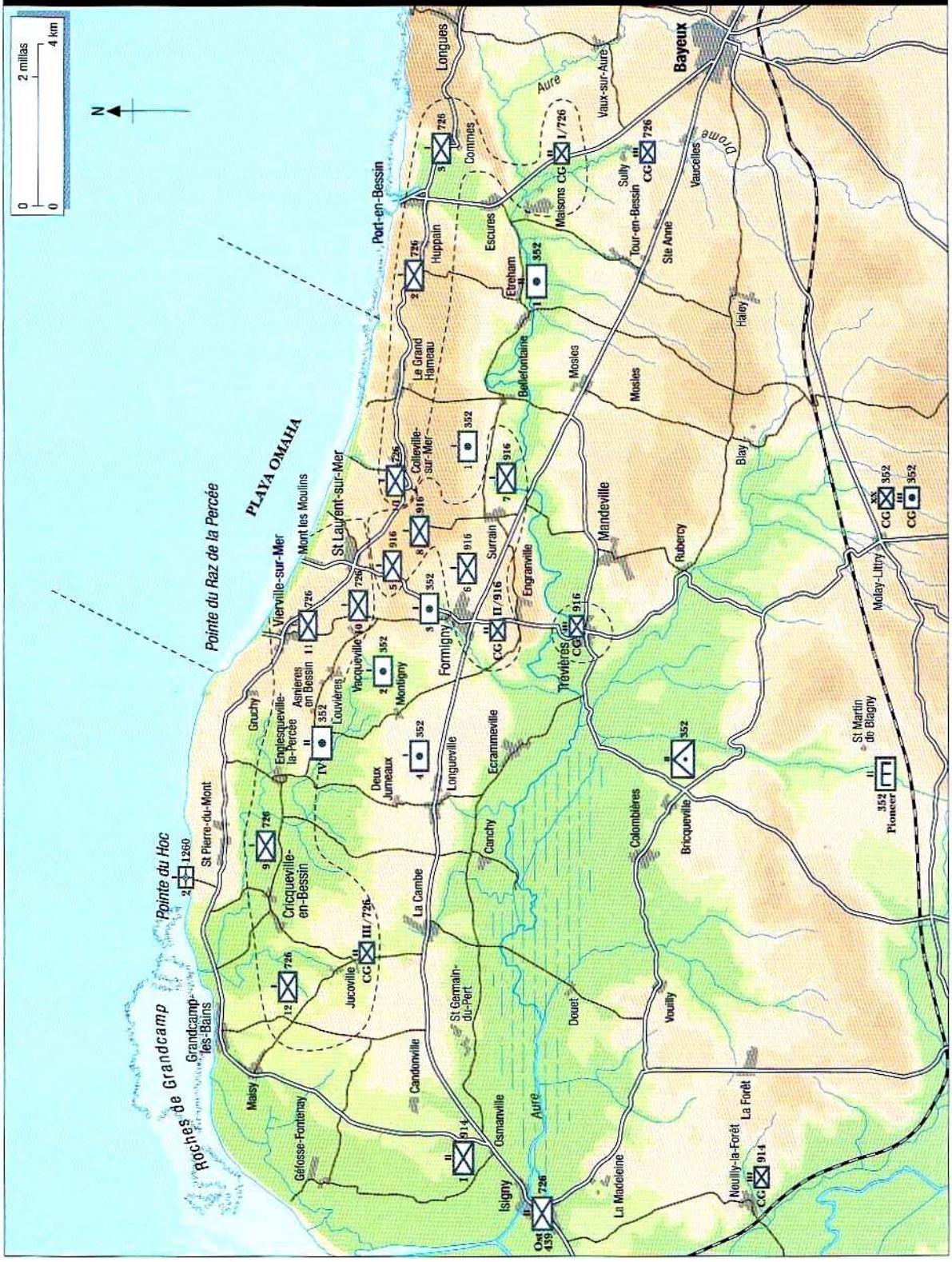
LA SITUACIÓN ESTRATÉGICA

La planificación aliada para asaltar la Fortaleza Europa se remonta a 1942 y el plan «Overlord» había comenzado a tomar forma en 1943. Winston Churchill defendía una estrategia marítima tradicional de ataques periféricos en Italia y los Balcanes, pero los militares de Estados Unidos y muchos generales británicos estaban a favor de un ataque directo contra Alemania por la ruta más plausible, a través del norte de Francia. El desacuerdo más importante residía en la idea estadounidense de dos asaltos anfibios: la operación «Neptune» en el noroeste de Francia y la «Anvil» en la costa mediterránea del mismo país. Churchill y muchos mandos británicos se oponían firmemente a la opción del asalto en el sur francés, pues consideraban que restaría inercia al teatro de operaciones italiano. Las reservas humanas británicas estaban al límite y Estados Unidos iba a aportar la mayoría de las fuerzas



No hay imagen más paradigmática de la Muralla del Atlántico que la de los grandes cañones de costa de la Kriegsmarine emplazados a lo largo del canal de la Mancha, como éste en El Havre. Estas baterías eran más numerosas en el Pas de Calais, allí donde la Wehrmacht esperaba que atacasen los Aliados. (NARA)

FUERZAS ALEMANAS EN EL SECTOR DE GRANDCAMPS, 6 DE JUNIO DE 1944

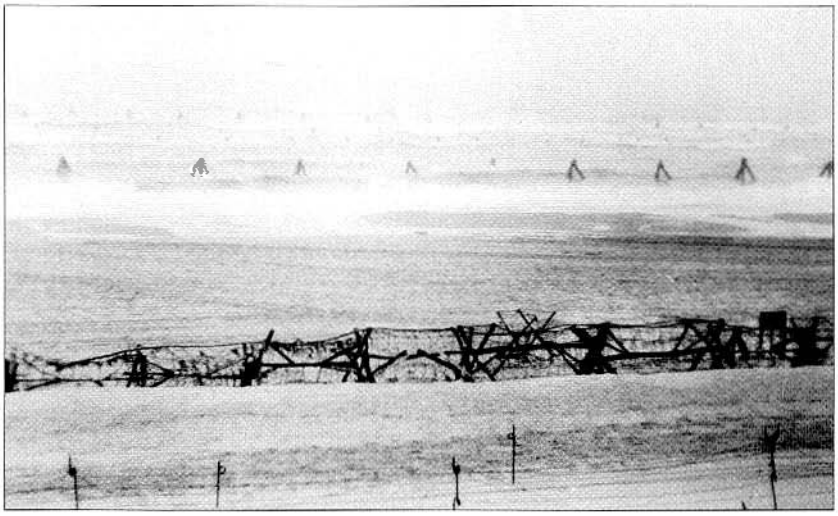


La playa Omaha, conocida por los alemanes como el sector de Grandcamps, media 7.000 metros de longitud. En esta vista de este a oeste se aprecian la riera E-3 Colleville, en primer plano, y la Pointe du Raz de la Percée, en la parte superior. (MHI)

para las operaciones en Francia, de tal modo que Gran Bretaña estaba perdiendo su condición de socio principal de la coalición aliada. En consecuencia, se impuso el punto de vista estadounidense, aunque se dejó que los estados mayores británicos, más experimentados, hiciesen la planificación real de «Neptune». Pese a controversias de importancia –y no sólo entre los países aliados, sino dentro de las fuerzas armadas de cada país–, la coalición aliada siguió centrada en su objetivo común de derrotar a Alemania. De hecho, la sociedad angloamericana resultó tan eficaz porque era capaz de enterrar con rapidez sus diferencias nacionales y militares cuando éstas interferían en su misión común.

Uno de los primeros dilemas fue el blanco geográfico de la operación «Neptune». El Pas de Calais, frente al Dover, era el sector más estrecho del canal de la Mancha y tenía la ventaja añadida de que estaba más cerca de la ruta prevista hacia Alemania, esto es, a través de los Países Bajos y las llanuras del Rin septentrional. Pero era también el objetivo más obvio y el área que los alemanes habían estado fortificando de forma más diligente durante 1943. La siguiente zona más interesante era Normandía, pues el golfo del Sena ofrecía cierta protección contra el tiempo y tenía playas suficientes con las características deseables para un asalto anfibio. Aunque más distante del objetivo final, Normandía no tendría una defensas tan pesadas como las que los alemanes estaban construyendo en el Pas de Calais. Su problema como área de invasión es que carecía de puertos como El Havre o Calais, pero los planificadores navales habían empezado ya a desarrollar un ingenioso puerto artificial que podría constituirse en una base logística hasta que fuesen capturados puertos vecinos, como el de Cherburgo. El primer borrador de «Overlord» quedó listo en julio de 1943 y fue aprobado por la Junta de Jefes de Estado Mayor aliada en agosto. Según ese documento, «Neptune» podría tener lugar en mayo de 1944, y «Anvil», después, en cuanto fuese posible transferir las necesarias fuerzas navales y anfibias del canal de la Mancha al Mediterráneo.

«Overlord» tenía cuatro fases. La operación «Pointblank» ya estaba en marcha, a cargo de la USAAF y la RAF, y pretendía obtener la superioridad aérea sobre el futuro campo de batalla destruyendo a la Luftwaffe y su capacidad de fabricar aviones, mantenerlos y darles combustible. El otro elemento de la primera fase –la operación «Fortitude»– era un intento de despistar a los alemanes sobre el lugar en el que iban a tener lugar los desembarcos. La segunda fase preparatoria tenía que aislar el campo de batalla mediante ataques aéreos contra los centros de comunicaciones y las redes de carreteras y de ferrocarril por las que pudieran llegar refuerzos a Normandía. Pero si los ataques aéreos se limitaban a Normandía, los alemanes podrían adivinar qne el desembarco iba a tener lugar allí, de modo que se hicieron más raids sobre la región del Pas de Calais, en sintonía con el plan de engaño de la operación «Fortitude». La tercera fase era la operación «Neptune» en sí, el asalto anfibio a Normandía. Y la cnarta fase era la de explotación y acumulación de medios para reforzar la cabeza de playa en preparación para la campaña en Francia.



Así veían los alemanes las playas de Normandía. En primer plano hay dos filas de alambre de espino, mientras que en el rompiente hay diversas hileras de estacas, normalmente rematadas con minas contracarro Teller. (MHI)

El trabajo preparatorio para «Overlord» se hizo a la sombra de la fracasada incursión de Dieppe de 1942[1]. Ésta había demostrado cuán difícil podía ser una operación anfibia contra una costa defendida, pero también había proporcionado lecciones valiosas. Para 1944, los Aliados tenían mucha más experiencia, pues habían realizado los desembarcos en el norte de África, en noviembre de 1942, y los de Sicilia, Salerno y Anzio en 1943-1944. «Neptuno» presentaba unos problemas que superaban a los de las experiencias en Italia, pues iba a suponer asaltar una playa fortificada, mientras que los desembarcos anteriores se habían hecho contra playas no disputadas y básicamente desprotegidas. Este desafío propició el desarrollo de una miríada de innovaciones como los puertos artificiales, nuevos tipos de buques de asalto y lanchones, vehículos acorazados especializados y material de ingenieros para salvar los obstáculos.

Desde la perspectiva alemana, 1944 fue el año de decisión. La Wehrmacht había perdido la iniciativa estratégica en 1943 a raíz de su fracasada ofensiva de verano en Kursk y de la ofensiva aliada en Italia. Hitler creía que una defensa a ultranza en 1944 podía provocar fracturas en la coalición aliada que darían a la Wehrmacht la oportunidad de invertir el declive de Alemania en los campos de batalla. La derrota de un intento de desembarco aliado en Francia era una oportunidad crucial. La percepción estratégica de Hitler estaba influida por su experiencia como soldado en la Primera Guerra Mundial, en la que no había otro objetivo que la defensa a ultranza de cada palmo de terreno. A principios de 1944, las fuerzas alemanas estaban diseminadas por toda Europa, desde Noruega y Finlandia en el norte hasta Grecia y los Balcanes en el sur, y desde las islas del Canal en el oeste hasta las estepas de Ucrania en el este. «Quien defiende todo, no defiende nada» es un adagio militar que Hitler ignoró, poniendo en peligro su propio país. La Wehrmacht estaba estirada en extremo y el Führer desoía los consejos de retirar tropas de las periferias para reforzar los sectores más vitales. Se confortaba contemplando las tablas de fuerzas en presencia de la Wehrmacht, pero ignoraba que ésta era una fuerza hueca.

Desangrada por su precaria situación en el Frente del Este, la Wehrmacht había perdido la maestría en el arte de la guerra, que ahora era de

[1] Véase el volumen de esta colección, *Desastre en Normandía: el primer Día D.*

los Aliados y su nueva forma de batallar. Aunque algunos altos mandos alemanes que habían luchado contra británicos y norteamericanos entendían su nuevo estilo de batalla profunda, la mayoría lo ignoraban. El estilo anglonorteamericano ponía el énfasis en el uso del poder aéreo como tercera dimensión de la batalla terrestre y para dar profundidad al campo de batalla. A nivel estratégico, los bombarderos pesados debilitaban el poder militar alemán atacando sus industrias militares, las infraestructuras y la producción de combustibles. A nivel operacional, los bombarderos medios aislaban el campo de batalla destruyendo las redes viarias y ferroviarias que alimentaban la primera línea, privando a la Wehrmacht de movilidad e impidiendo que fuese reforzada. A nivel táctico, los cazabombarderos flanqueaban a las formaciones de tierra extendiendo la potencia de fuego aliada más allá del alcance de la artillería tradicional y desbaratando las operaciones de la Wehrmacht al atacar inesperada y prácticamente en cualquier momento y en cualquier parte. El debilitamiento de la Luftwaffe comprometía aún más las posibilidades de resistir la inminente invasión aliada. Rommel reconocía que «incluso con las armas más modernas, quienquiera que tenga que combatir contra un enemigo que disfrute del control total del aire, lo hará como lo haría un salvaje contra fuerzas europeas modernas, con las mismas dificultades y las mismas probabilidades de éxito».

Ese declive de la Luftwaffe ayudó a cegar a los servicios de información alemanes sobre la acumulación de medios aliados en los puertos del sur de Inglaterra, frente a Normandía. Las misiones de reconocimiento fotográfico sobre Gran Bretaña eran casi imposibles y, de hecho, en la primavera de 1944 sólo se obtuvieron dos fotos de puertos británicos. Otros medios de información resultaron todavía más peligrosos para la estrategia alemana, pues el contraespionaje británico había conseguido capturar a todos los espías infiltrados en Gran Bretaña y convertir a muchos de ellos en agentes dobles. Así, Berlín fue siendo alimentado con una sarta de informes falsos que reforzaban la equivocada creencia de que el foco de la invasión estaba en las costas del Pas de Calais y la Picardía. El hecho de que los británicos hubiesen roto los códigos alemanes Enigma supuso una vital fuente de información sobre las actividades alemanas, pero más importante todavía fue que los norteamericanos lograran descifrar el código usado por la embajada japonesa en Berlín. El embajador, Oshima Hiroshi, informaba a Tokio de sus frecuentes encuentros con líderes nazis, lo que dio a los Aliados no sólo una visión sobre la perspectiva estratégica de Hitler, sino también detalles sobre el dispositivo alemán, como por ejemplo a raíz de una visita de inspección de las defensas alemanas en la costa francesa hecha en noviembre de 1943. El caos de los servicios de información y contraespionaje alemanes cegó a su alto mando militar al mismo tiempo que dio a los Aliados una imagen muy completa de los planes alemanes.

En el generalato alemán existía consenso en que los ataques principales iban a tener lugar contra la costa de Pas de Calais o la de la Picardía. Los desembarcos de Anzio, el 22 de enero de 1944, llevaron a un número creciente de generales alemanes a convencerse de que los Aliados podrían lanzar varios ataques anfibios menores para atraer las reservas alemanas lejos del desembarco principal. Esto confundió los planes de defensa alemanes y restringió las posibilidades de acción de los comandantes operacionales, pues Berlín se hizo cada vez más reticente a empeñar sus reservas hasta que fuese evidente que el desembarco aliado fuera la operación principal y no una mera diversión.

CRONOLOGÍA

1943

Julio Se completa el primer borrador del plan «Overlord».
Agosto La Junta de Jefes de Estado Mayor interaliada aprueba el plan «Overlord».
3 de noviembre La Directiva 51 del Führer da prioridad al refuerzo del Frente Occidental.
6 de noviembre Rommel es puesto al mando del Grupo de Ejércitos para Empleo Especial.

1944

4 de junio El mal tiempo obliga a posponer el ataque a la mañana del 5 de junio de 1944.
5 de junio Eisenhower decide que el tiempo ha de permitir la ejecución de «Neptune» el 6 de junio de 1944.
Martes, 6 de junio Día D.
00:30 h Los dragaminas abren un canal hasta la playa.
01:00 h Las unidades alemanas son alertadas a raíz de informes de la llegada de paracaidistas aliados.
03:00 h La Task Force O llega al largo de Playa Omaha y echa el ancla a 23.000 m de la misma.
03:10 h El general Marcks ordena que la reserva del 84.º Cuerpo, el Kampfgruppe Meyer avance hasta la unión de las playas Omaha y Utah para ocuparse de los paracaidistas.
04:15 h Las tropas de las oleadas de asalto empiezan a embarcar en los lanchones.
05:30 h Los carros DD empiezan a navegar hacia la playa.
05:45 h El grupo de bombardeo naval inicia el martilleo de Omaha; el fuego cesa a las 06:35 h.
06:29 h Llega a tierra la primera oleada de carros.
06:31 h Empiezan a desembarcar la primera oleada y los Equipos de Asalto de Brecha.
07:00 h Cambia la marea y los obstáculos quedan parcialmente sumergidos para las 08:00 h.
07:00-07:30 h Desembarco de la segunda oleada de tropas.
07:10 h Los ranger llegan a Pointe du Hoc 40 minutos tarde; alcanzan la cumbre a las 07:25 h.
07:20 h Primer avance sobre los escarpes del grupo del teniente Spalding, de la E/16.º de Infantería.
07:50 h El 116.º de Infantería, dirigido por el general Cota y el coronel Canham, empieza a avanzar sobre el escarpe.
08:00 h El almirante Bryant ordena a los destructores acercarse a la playa para dar fuego de apoyo.
08:10 h Empieza el avance del 5.º de Ranger sobre el escarpe.
08:20 h Desembarca la plana mayor del 16.º RCT y el coronel Taylor hace avanzar a sus hombres.
08:30 h El jefe de playa ordena que no desembarquen más vehículos en Omaha, que está congestionada.
08:35 h El general Kraiss envía el Kampfgruppe Meyer a parar al avance británico desde playa Gold, dejando un batallón contra la penetración por Colleville.
09:00 h La L/16.º de Infantería toma el reducto WN68.
09:15 h El reducto WN70 es abandonado ante el avance de la fuerza de Cota sobre Vierville.
10:00 h El 18.º y el 115.º de Infantería se acercan a la playa en sus LCI, pero se ven retrasados por la inexistencia de pasillos despejados.
11:00 h Las LCI-554 y LCT-30 se abren paso hasta la playa y el desembarco recupera su dinámica.
11:30 h Queda abierta la riera E-1 St Laurent, la primera salida de playa despejada durante el Día D.
13:00 h Concluye la hora de bombardeo naval sobre la rambla D-1 Vierville; los supervivientes se rinden.
13:00 h Los zapadores acaban la pista de contingencia sobre el escarpe cerca de la rambla E-1 St Laurent; a las 15:00 h queda lista el área de reunión de vehículos.
13:35 h Kraiss informa al cuartel general del 84.º Cuerpo que la fuerza de invasión ha sido detenida salvo en Colleville.
16:30 h Es capturada la salida E-3 Colleville.
17:00 h Los carros empiezan a salir por la rambla E-1 St Laurent.
18:00 h Los zapadores abren la rambla D-1 Vierville.
18:25 h Kraiss ordena que la 1/GR.914 reconquiste Pointe du Hoc.
20:00 h Se declara abierta la riera D-3 Les Moulins.
20:00 h Los zapadores empiezan a limpiar un paso a través de la rambla E-3 Colleville, que queda abierta a la 01:00 h del D+1.

COMANDANTES ENFRENTADOS

COMANDANTES ALEMANES

La bizantina dinámica del liderazgo político nazi minó las posibilidades alemanas de derrotar la inminente invasión. Para 1944, Hitler había perdido confianza en los comandantes de la Wehrmacht y había seguido usurpándoles más y más capacidad de decisión, llegando hasta el nivel táctico. Además, esta intromisión de Hitler era errática e impredecible, con un estilo de mando gandul y desorganizado que favorecía la formación de camarillas enfrentadas en la milicia y el Gobierno. Todo esto se manifestaba de forma palmaria en los fallidos intentos de crear un mando unificado en Francia, donde no sólo se daba la usual rivalidad interarmas entre la Marina, el Ejército y la Fuerza Aérea, sino también entre las Waffen SS y el servicio paramilitar de obras Organización Todt. El alto mando de las fuerzas armadas (el OKW), dirigido por el mariscal de campo Wilhelm Keitel, era nominalmente un Estado Mayor conjunto, pero de hecho la Luftwaffe y la Marina estaban representados en él por oficiales modernos, y el mariscal Hermann Goering y el almirante Raeder se lo saltaban siempre que les convenía.

El comandante en jefe en el Oeste (OB West) desde marzo de 1942 era el mariscal de campo **Gerd von Rundstedt**. Venerado vencedor de la batalla de Francia de 1940, era descrito por uno de sus comandantes de fuerzas acorazadas así: «Un señor mayor..., un soldado bien preparado y con la experiencia adecuada en la práctica de la guerra, pero que no entendía la guerra tridimensional que suponían las operaciones combinadas del Heer [Ejército], la Kriegsmarine [Marina de Guerra] y la Luftwaffe. Era un caballero y gozaba de la confianza y el respeto de sus comandantes subordinados y de sus tropas. Su autoridad estaba limitada y mermada. Su jefe de Estado Mayor [Blumentritt] no era un complemento adecuado, ni por capacidad ni por

Trabajadores de la Organización Todt corren a protegerse cuando el caza de reconocimiento P-38 Lightning, pilotado por el teniente Albert Lanker, da una pasada fotográfica sobre las playas de Normandía el 6 de mayo da 1944, justo un mes antes de la invasión. Las cuadrillas de obras alemanas siguieron instalando obstáculos en las playas hasta el propio Día D. (NARA)

El nombramiento de Erwin Rommel dio un nuevo brio a los esfuerzos antiinvasión. Insistió sin descanso en la mejora de las defensas de Normandía, y en la foto aparece (a la derecha) durante la inspección que hizo de las mismas el 3 de marzo de 1944. (MHI)

carácter». Un estudio de posguerra del US Army concluía que la ausencia de un mando unificado en Francia fue un problema más serio que las carencias en tropas y material.

Mientras que Von Rundstedt mandaba las unidades del Ejército, el mariscal **Hugo Sperrle** era el jefe de la Luftflotte 3, que incluía el III Cuerpo Flak (antiaéreo) y los paracaidistas y las divisiones de campaña de la Luftwaffe. El almirante **Theodor Krancke** mandaba el Grupo Oeste de la Armada a lo largo de la costa francesa y bajo cuya responsabilidad estaban las baterías de artillería de costa, que sólo pasarían a la jurisdicción del Ejército cuando la invasión hubiese comenzado. Las fuerzas de seguridad alemanas se dedicaban a tareas de ocupación y estaban bajo el control de los dos gobernadores militares. Se suponía que el control táctico debía pasar al OB West en cuanto empezase la invasión, pero el inconexo sistema de mando antes de la misma impidió una preparación coordinada de las defensas y complicó el control de las fuerzas durante las primeras y críticas horas del asalto aliado.

El limitado control que ejercía Rundstedt era evidente en la construcción de la Muralla del Atlántico, una serie de fortificaciones costeras iniciadas por insistencia de Hitler a raíz de las incursiones de St-Nazaire y Dieppe, en 1942. Tales defensas eran responsabilidad del servicio paramilitar de obras Organización Todt, que dependía directamente del ministro de Armamento, Albert Speer, que no del Ejército. Más aún, la Marina era quien administraba la mayoría de los cañones de costa, emplazados según su criterio. Los oficiales de artillería del Ejército los motejaban los «acorazados de las dunas», pues estaban en plena costa, expuestos a los bombardeos aliados, en vez de abrigados más al interior. Hitler quiso que para mayo de 1943 hubieran 15.000 reductos de hormigón ocupados por 300.000 hombres, un objetivo imposible. La mayor concentración estaba en el Pas de Calais, y en el verano de 1943 se puso aún más énfasis en este sector cuando Hitler decidió instalar en el mismo las bases de las bombas volantes V-1 y V-2. Pese a la retórica sobre la inexpugnable Fortaleza Europa, el mal estado de las obras hizo que, en octubre de 1943, Von Rundstedt enviase un informe especial a Hitler, que dio lugar a la redacción de la Directiva 51 del Führer, el 3 de

noviembre de 1943. En ésta se revisaban las prioridades anteriores y se reconocía la necesidad de reforzar las defensas en el Oeste ante la posibilidad de un ataque aliado en 1944. El resultado más tangible de todo este debate fue el nombramiento del mariscal de campo **Erwin Rommel** al frente del recién creado Grupo de Ejércitos para Empleo Especial (luego, Grupo de Ejércitos B), directamente bajo el control del OKW para la dirección del frente de invasión.

El nuevo puesto de Rommel duplicaba en parte el de Von Rundstedt, pero ambos generales intentaron llevarlo lo mejor posible en esa confusa situación. Entre las primeras actividades de Rommel hubo la inspección de las obras de la Muralla del Atlántico y el refuerzo de sectores hasta entonces descuidados, como los de Normandía y Bretaña. El nombramiento de Rommel encendió el debate acerca del despliegue de las fuerzas para repeler la invasión. Rommel defendía que ésta tenía que pararse en las playas. Por lo tanto, era esencial que las reservas, sobre todo los carros, se mantuvieran cerca para poder intervenir con celeridad. El comandante del Grupo Panzer Oeste, general **Leo Freiherr Geyr von Schweppenburg**, se oponía de plano, arguyendo que las divisiones acorazadas y la Luftwaffe tenían que mantenerse detrás de la zona costera y en reserva para formar una fuerza de contraataque con la que atacar después de que los Aliados hubieran desembarcado. Geyr citaba los ejemplos de Sicilia, Salerno y Anzio, donde las fuerzas acorazadas alemanas, lanzadas a la batalla en la costa, habían sido detenidas por el fuego naval. Geyr decía que los desembarcos no podrían pararse y que las defensas de playa sólo tenían que ser una medida de economía de fuerzas: lo suficientes para retrasar y desbaratar al invasor, pero no tantas que restasen efectivos a la batalla decisiva que se libraría en el interior. Rommel replicaba que, dada la superioridad aérea aliada, los panzer no serían capaces de agruparse para el contraataque y que dar a los Aliados la oportunidad de hacerse fuertes en tierra era una invitación al desastre. La cuestión se fue encrespando hasta marzo de 1944, en que Rommel pidió a Hitler mayor poder para unificar el mando bajo su control. Hitler dio con la solución de compromiso de poner tres de las divisiones acorazadas de Geyr bajo el control operacional de Rommel como reserva del Grupo de Ejércitos B, pero dejando otras tres divisiones panzer dependientes del OB West de Rundstedt y las otras cuatro bajo el control directo del OKW en calidad de reserva estratégica. Como resultado de ello, la estrategia alemana para Normandía era una mezcla de la idea de Rommel de la defensa inmediata en las playas y de los planes de Rundstedt y Geyr de librar una batalla decisiva tras los desembarcos. El Día D, Rommel estaría en Alemania, intentando convencer a Hitler de que le diese el control de más divisiones panzer.

Las fuerzas alemanas en Normandía formaban parte del Séptimo Ejército, que controlaba también las unidades del Ejército alemán en la vecina península de Cotentin y en la Bretaña. El Séptimo Ejército estaba al mando del coronel general **Friedrich Dollman**. Condecorado con la Cruz de Hierro en la Primera Guerra Mundial, había mandado un cuerpo en Polonia y el Séptimo en la batalla de Francia de 1940. Era un oficial muy competente, pero había pasado gran parte de la guerra desempeñando tareas de ocupación, y muchos veteranos del Frente del Este dudaban de que su Estado Mayor estuviese a la altura de las circunstancias. Dollman murió de un ataque cardíaco el 28 de junio de 1944, apenas un mes después del Día D.

El sector de Normandía era responsabilidad directa del LXXXIV Cuerpo de Infantería, mandado por el general de Infantería **Erich Marcks**. Era considerado uno de los mejores oficiales de Estado Mayor General y al

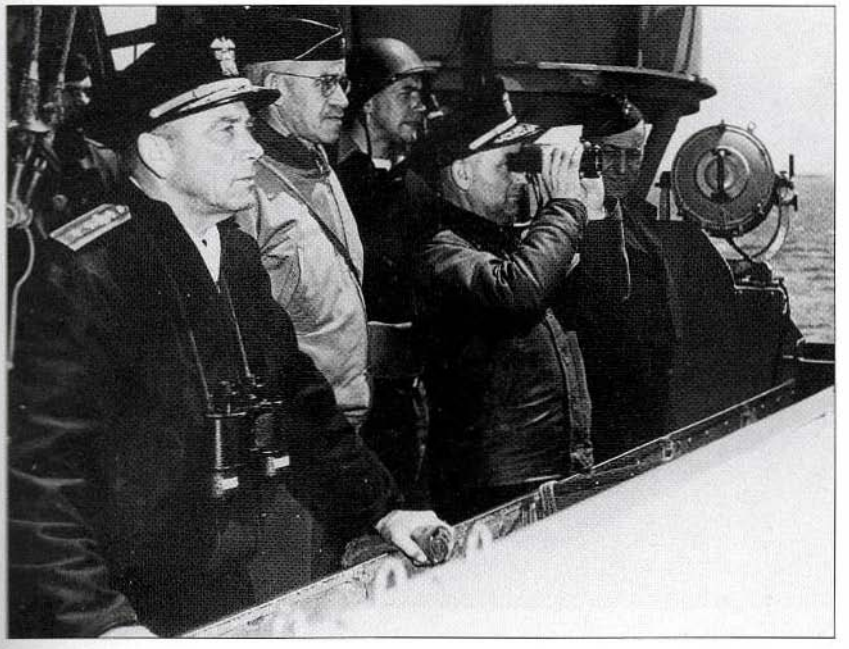
El jefe de la 352.ª División de Infantería, encargada de la defensa de la playa Omaha, el teniente general Dietrich Kraiss. (NARA)

principio del conflicto había servido en un cuerpo de ejército en Polonia y en el Decimoctavo Ejército en Francia, en 1940. Participó en la planificación de la operación «Barbarroja» y mandó la 101.ª División de Cazadores durante la invasión de la Unión Soviética en 1941. Perdió una pierna en marzo de 1942, pero, tras recuperarse, se le dio el mando de la 337.ª División de Infantería. Su capacidad como jefe divisional le valió la promoción a comandante de cuerpo, primero del LXVI en septiembre de 1942, y luego del LXXXVII Cuerpo. Los nazis le consideraban políticamente sospechoso, pues había sido ayudante de campo del general Von Schleicher, asesinado por las SS en 1934, y Hitler no le dio el merecido mando de un ejército. En vez de eso, se le asignó el LXXXIV Cuerpo en Francia, el 1 de agosto de 1943, en el marco del proceso de reforzar la estructura de mando en el Oeste con veteranos del Frente del Este. Marcks no estaba de acuerdo con las ideas de Rommel sobre cómo derrotar el desembarco anfibio, pues creía que su cuerpo era demasiado débil y estaba demasiado desperdigado por la larga línea de costa que tenía asignada. Él estaba por la construcción de una línea de fortificaciones de campaña no demasiado profunda, con una reserva de infantería móvil y carros a un día de marcha de la costa para llevar el peso de la defensa. Como se esperaba mal tiempo, el Séptimo Ejército había organizado para el 6 de junio, en Rennes, una serie de ejercicios de Estado Mayor antiinvasión, sólo para comandantes superiores, en los que Marcks tenía asignado el papel de jefe supremo aliado. A la 01:00 horas del 6 de junio, cuando los paracaidistas aliados se aproximaban a sus objetivos, Marcks estaba celebrando su cumpleaños con su Estado Mayor en St Lô, con la idea de salir al cabo de unas horas hacia Rennes. Murió en Normandía, durante un ataque aéreo, el 12 de junio de 1944.

La defensa de la playa Omaha estaba asignada a la 352.ª División de Infantería, al mando del teniente general **Dietrich Kraiss**. Era un soldado profesional, graduado en el 126.º Regimiento de Infantería en 1909, a la edad de 20 años, y que había participado en la Gran Guerra. Cuando estalló la Segunda Guerra Mundial estaba al mando del 90.º Regimiento de Infantería. Su buena actuación en las primeras campañas llevó a su nombramiento como jefe de la 168.ª División de Infantería en la URSS, el 8 de julio de 1941, que mandó hasta marzo de 1943. Luego fue transferido a la recién creada 355.ª de Infantería, que lideró hasta que fue disuelta el 6 de noviembre de 1943 a raíz de las fuertes bajas sufridas durante los combates del otoño. Kraiss fue entonces enviado a Francia para mandar la recién formada 352.ª de Infantería, que en origen tenía que haber ido al Frente del Este. Fue herido durante los combates cerca de St Lô el 2 de agosto de 1944 y murió cuatro días después.

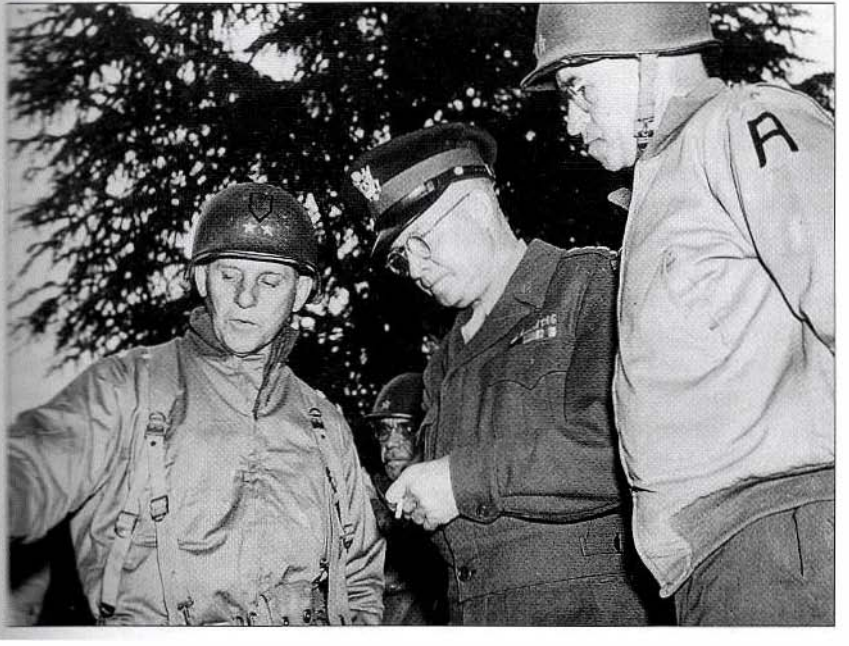
COMANDANTES ESTADOUNIDENSES

El general **Dwight D. Eisenhower** fue el elegido para mandar el Cuartel General Supremo de la Fuerza Expedicionaria Aliada (SHAEF en inglés) en diciembre de 1943. Eisenhower había servido como ayudante de campo del general Douglas MacArthur en las Filipinas en los años previos a la Segunda Guerra Mundial, una educación valiosísima en la formación de coaliciones y en el impacto de la política en la planificación militar. Aunque fue asignado al mando de un regimiento cuando regresó a Estados Unidos en 1940, su reputación como una de las estrellas emergentes del Ejército hizo que el

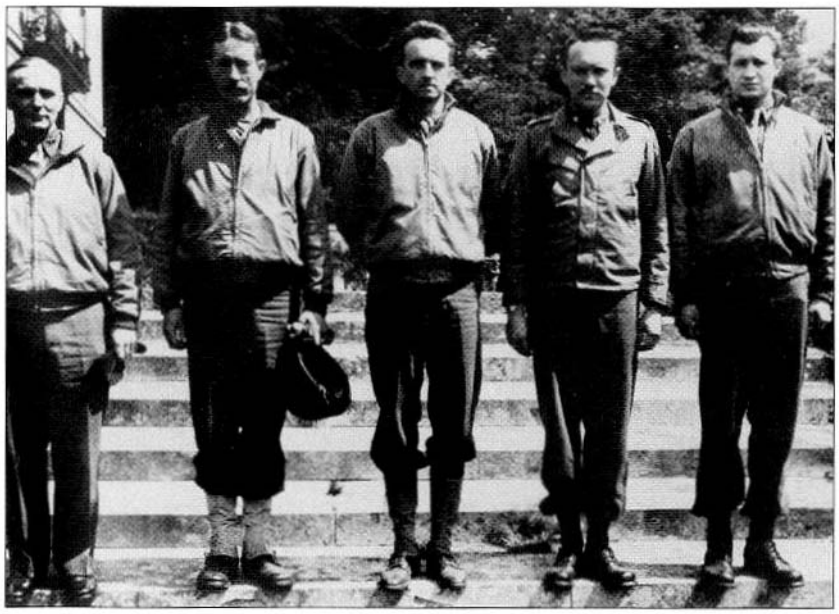


Altos mandos estadounidenses observan la playa Omaha desde el puente del crucero USS *Augusta* el 8 de junio de 1944. De izquierda a derecha, en la primera fila, el contralmirante Alan Kirk, comandante de la Fuerza Operativa Naval Occidental; el general de división Omar Bradley, jefe del Primer Ejército; el contralmirante A.D. Struble; y el general Ralph Royce, de la Novena Fuerza Aérea Táctica. (NARA)

Ministerio de la Guerra lo transfiriese a Planes de Guerra, en Washington. Su actuación como jefe de Estado Mayor del Tercer Ejército en las maniobras de Lousiana, en el otoño de 1941, llamó la atención del jefe del Estado Mayor del Ejército, George C. Marshall, impulsando su meteórica carrera. Eisenhower tuvo un papel primordial en la toma de decisiones estratégicas durante los primeros años de la guerra y fue puesto al mando de las fuerzas de Estados Unidos durante los desembarcos anfibios en el norte de África, en 1942. En contraste con la deslavazada estructura de mando alemana, la de los Aliados estaba mucho más centralizada. Uno de los primeros desafíos de la autoridad de Eisenhower fue la resistencia de los altos generales de la



El jefe de la 1.ª División de Infantería era el general de división Clarence Huebner, que en esta foto aparece a la izquierda dando novedades a los generales Dwight Eisenhower y Omar Bradley unas semanas después del Día D, durante las operaciones cerca de Cherburgo. (NARA)

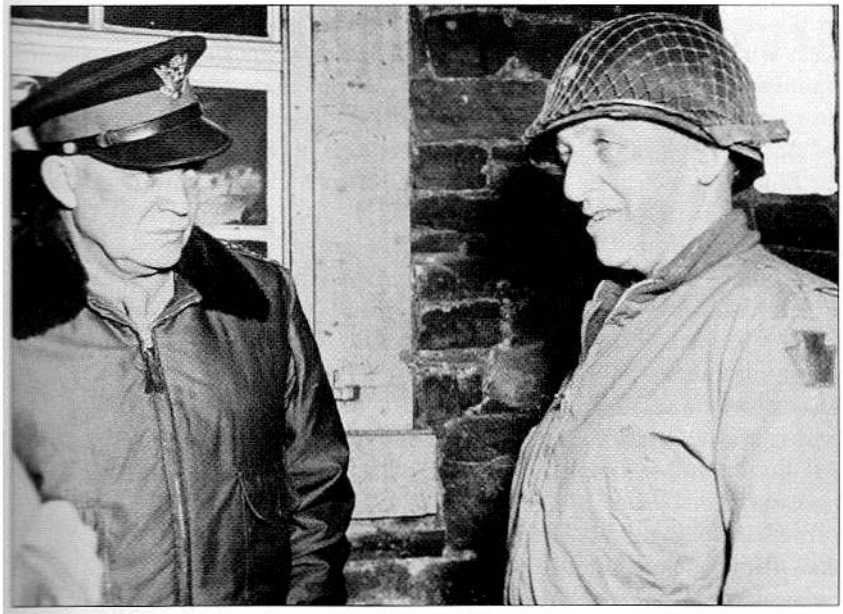


El 16.º de Infantería encabezó el asalto al sector oriental de Omaha, y en esta foto están todos sus oficiales superiores, retratados poco antes del desembarco: de izquierda a derecha, el coronel George Taylor, jefe del regimiento; el teniente coronel Gibas, del 7.º Batallón de Artillería; el teniente coronel Herbert Hicks, del 2.º Batallón; el teniente coronel Charles Horner, del 3.er Batallón; y el comandante Edmond Driscoll, del 1.er Batallón. (MHI)

USAAF (US Army Air Force) a desviar sus bombarderos de largo alcance de las misiones estratégicas contra Alemania a las operaciones tácticas para aislar el campo de batalla en Francia antes del Día D. Aunque sus críticos han señalado su falta de experiencia táctica, lo cierto es que sus ideas visionarias sobre la guerra de armas combinadas y su astucia política hicieron de él un comandante ideal para una fuerza de coalición que dependía de la cooperación interarmas de dos fuerzas armadas aliadas.

El comandante táctico del US Army para «Overlord» era el teniente general **Omar Bradley**, jefe del Primer Ejército de Estados Unidos. Bradley había sido compañero de clase de Eisenhower en la promoción de 1915 de la Academia Militar de West Point. La actuación de Bradley en la Escuela de Infantería a principios de la década de 1930 y su trabajo en el Estado Mayor General atrajeron la atención de Marshall. Bradley desarrolló la 82.ª División que luego combatiría como unidad aerotransportada en Normandía, y luego fue vicejefe del II Cuerpo de George S. Patton en la campaña del norte de África. Marshall prefería los planificadores conservadores e inteligentes a los líderes carismáticos como Patton para los puestos de mando superiores, así que, en agosto de 1943, Bradley fue puesto al mando del Primer Ejército.

Las fuerzas que asaltaron la playa Omaha pertenecían al V Cuerpo, mandado por el general de división **Leonard Gerow**. Era mayor que Eisenhower y Bradley (era de la promoción de 1911 del Instituto Militar de Virginia) y en 1941 había sido superior de Eisenhower en su condición de jefe de la división de Estado Mayor General de Planes de Guerra. Gerow era considerado por muchos como la quintaesencia del oficial de Estado Mayor, a gusto planificando operaciones de combate pero no con tener que mandarlas. Patton le menospreció llamándole uno de los jefes de cuerpo más mediocres que había en Europa y, después de la guerra, tildó de «broma» su nombramiento al frente del Colegio de la Guerra. Pero Gerow gozaba de la confianza de Marshall y de Eisenhower, y se le dio el mando del cuerpo en julio de 1943 después de haber estado al frente de la 29.ª División. Bradley se había rodeado de jefes de cuerpo más experimentados procedentes de otros teatros, como J. Lawton «Lightning Joe» Collins, del Pacífico, y si la



El segundo jefe de la 29.ª de Infantería y uno de los héroes del Día D fue el general de brigada Norman «Dutch» Cota. Fue puesto al mando de otra división de la Guardia Nacional, la 28.ª, en agosto de 1944, a la que lideró durante los terribles combates en los bosques de Hürtgen. En la foto aparece, a la derecha, junto a Eisenhower el 9 de noviembre de 1944, llevando en el brazo el parche de su 28.ª División. (MHI)

decisión hubiese sido suya, no habría elegido a Gerow. Pero su V Cuerpo había sido la primera unidad táctica de Estados Unidos llegada a Gran Bretaña y, como contaba con el apoyo de Eisenhower, pues Gerow lideraría el ataque. Este general topó varias veces con Bradley acerca de detalles sobre el plan de asalto de playa Omaha, y de hecho varias de sus mejoras iban a ser fundamentales para el éxito de la operación.

Los generales estadounidenses querían que en Omaha desembarcase una unidad con experiencia, por lo que no es raro que la elegida fuese la 1.ª División de Infantería, la «Big Red One» (gran uno rojo). Mandada por el carismático general Terry Allen y por Theodore Roosevelt en el norte de África y Sicilia, se había ganado la reputación de engreída. Del Ejército de Estados Unidos se decía que era «la Big Red One y un millón de jodidos suplentes». Bradley sustituyó al popular Allen en agosto de 1943, en Sicilia, poniendo en su lugar al general de división **Clarence Huebner**. Éste había servido con la 1.ª División durante la Gran Guerra y se le había concedido la Medalla de Servicio Distinguido por su valiente y hábil liderazgo del 28.º de Infantería. Disciplinario estricto, se las vio y se las deseó para hacerse con la unidad tras la salida de Allen, pero le impuso un estricto programa de entrenamiento en cuanto fue transferida a Gran Bretaña y al final la domeñó. En 1945, ya en Alemania, Huebner mandaría el V Cuerpo a las órdenes de Patton.

La segunda división de la playa Omaha, la 29.ª de Infantería, había sido mandada por Gerow hasta julio de 1943, en que fue sustituido por otro hombre de West Point y antiguo oficial de Caballería, el general de división **Charles Gerhardt**. Graduado en 1917, sirvió en el Estado Mayor de la 89.ª División durante la Primera Guerra Mundial. Su excelente trabajo como jefe de brigada de caballería durante las maniobras de Louisiana de 1941 hizo que Marshall le diese el mando de la nueva 91.ª División. Gerhardt era un soldado muy tradicional, que pedía un alto grado de disciplina. Su férreo liderazgo de la 29.ª División le ayudó a superar las fricciones entre el personal de la Guardia Nacional, que formaba el núcleo de la unidad, y las hornadas de oficiales regulares del Ejército y personal de leva que fueron llenando sus filas para ir a la guerra.

A cargo de las Brigadas Especiales de Ingenieros estaba el general de brigada **William Hoge**. No se ha reconocido debidamente su papel en el entrenamiento y la planificación de la labor vital de los zapadores en Omaha, y en cambio se ganó más fama cuando dirigió el Mando de Combate B de la 9.ª Acorazada durante la batalla de St Vith, en la campaña de las Ardenas.

El mando táctico de las fuerzas que desembarcaron el Día D estaba en manos de los jefes regimentales. El 16.º de Infantería de la 1.ª División estaba mandado por el teniente coronel **George Taylor**, un experto veterano que ya había estado con esta unidad en Túnez. Al frente del 116.º de Infantería de la 29.ª División estaba el teniente coronel **Charles Canham**, un estricto ordenancista de West Point apodado «Stoneface» (cara de piedra) por sus hombres. Antes del Día D, la tropa no le quería, pero la cosa cambió de forma radical a raíz de su heroica actuación en la playa Omaha. Una bala le arrancó el fusil ametrallador BAR que empuñaba, y aguantó el resto del día con un brazo en un cabestrillo improvisado y una pistola del 0,45 en la mano buena. El papel de Canham, empero, quedó ensombrecido por la presencia del segundo al mando de la división, el general de brigada **Norman «Dutch» Cota**, que puso pie en la playa a primera hora del día. Cota había sido jefe de Estado Mayor de la 1.ª División y había luchado en Túnez. Era un carismático comandante de combate, que prefería estar en el fregado guiando a sus tropas que detrás de una mesa de despacho.

A diferencia de la mayoría de los jefes de división y regimiento, el líder del Grupo Provisional de Ranger, el teniente coronel **James E. Ruder**, no era un soldado profesional. Se había licenciado en la Universidad A&M de Texas y obtuvo el despacho de alférez en la Reserva del Ejército. Fue maestro de instituto hasta 1941, en que fue llamado al servicio activo y enviado a la Escuela de Infantería de Fort Benning. Tras pasar por el Colegio de Mando y Estado Mayor General del Ejército en el otoño de 1942, fue destinado al 2.º Batallón Ranger, del que tomó el mando en el verano de 1943.

PLANES ENFRENTADOS

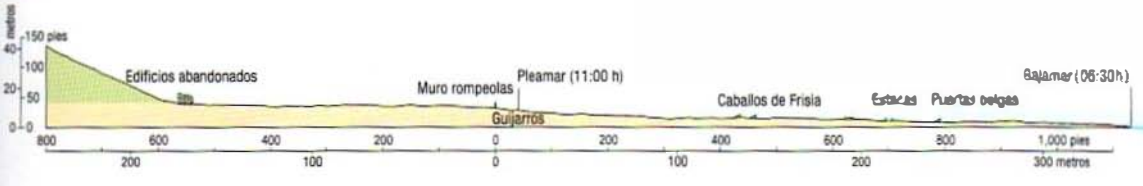
Un buen retrato de dos soldados de la 1.ª División de Infantería, a bordo de una LCI de la Guardia Costera en los accesos a Normandía. El hombre en primer plano lleva la guerrera de asalto típica de los primeros desembarcos y, al cinto, el cinturón salvavidas inflable M-1926 de la Marina. (NARA)

EL PLAN ESTADOUNIDENSE

La playa Omaha fue elegida al principio de la planificación de «Overlord» porque por entonces no estaba defendida. Lo malo de ella era el escarpe que había a lo largo, un importante obstáculo táctico y una ventaja para el defensor. Incluso después de que Rommel empezara a fortificarla, en el otoño de 1943, Omaha seguía siendo una opción atractiva, pues ofrecía un fondeadero profundo a 1.200 m del rompiente y a todo lo largo, con casi 11 metros de agua con la marea baja, lo que era ideal para construir un puerto artificial para las operaciones subsiguientes. El terreno que había detrás de la playa era mucho más adecuado para los vehículos de motor que el de la vecina playa Utah. En febrero de 1944, el Primer Ejército de Estados Unidos hizo un estudio que concluía que, si Omaha fuese defendida por un regimiento de infantería, la configuración de la playa multiplicaría el potencial de combate de las tropas alemanas y se convertiría en una posición formidable, cuyo asalto comportaría un elevado índice de bajas. Si fuere defendida por toda una división de infantería, Omaha sería inexpugnable. Hasta el mismo momento del desembarco, el US Army estuvo convencido de que la playa estaba guardada únicamente por un regimiento de mala calidad e incompleto. Como se verá más adelante, éste fue el principal error de todo el plan estadounidense: las fuerzas alemanas en Omaha eran tres veces más de las esperadas.

La necesidad más importante de la operación «Neptune» era conseguir la sorpresa táctica. Los planificadores aliados estaban muy preocupados al respecto, pues si los alemanes sospechaban que el desembarco sería en Normandía, podrían reforzar la zona hasta el punto de hacerlo imposible. Esa necesidad de sorpresa afectó a los bombardeos del campo de batalla en las semanas previas a la operación. Como no querían dar ninguna pista, los Aliados evitaron los bombardeos concentrados de las playas del asalto, tanto aéreos como navales. Por cada bomba que se arrojó sobre el área de Normandía, se lanzaron dos o más en las de Pas de Calais y la Picardía, en el

CORTE TRANSVERSAL DE LA PLAYA OMAHA



El Grupo de Bombardeo de playa Omaha incluía diez destructores. El de la foto es el USS *Thopmson* (DD-627), al mando del capitán de corbeta A.L. Gebelin. La imagen es de finales de mayo de 1944 y está siendo repostado de combustible por el acorazado USS *Arkansas*. El Día D, el *Thompson* empezó bombardeando la Pointe du Raz de la Percée y pasó la tarde dando fuego de apoyo a los ranger en Pointe du Hoc. (NARA)

marco del plan de engaño «Fortitude». El riesgo de esta opción estratégica resultó justificado en todas las playas salvo en la de Omaha.

La operación «Neptune» contemplaba el desembarco al amanecer, con la marea baja, debido a las nuevas defensas de Rommel, que había hecho colocar obstáculos contra los lanchones en el agua, cerca de la costa. Desembarcar al alba haría también más improbable que los alemanes avistasen la flota de invasión durante su aproximación a las playas. El ataque tenía que haber empezado el 5 de junio de 1944, pero fue pospuesto por culpa del mal tiempo en el canal de la Mancha. Eisenhower decidió que fuese el martes 6 de junio, pues los meteorólogos le habían informado de que habría un lapso de mejoría que podría durar unos cuantos días. Por entonces, la enorme inercia de la operación estaba presionando con fuerza a Eisenhower para que autorizase el ataque, y su decisión se basó también en un informe del servicio de espionaje de primeros de junio, una interceptación de las comunicaciones del embajador japonés en Berlín según la cual Hitler seguía creyendo que la invasión se produciría por Pas de Calais.

El asalto anfibio era un plan cuidadosamente coreografiado que incluía una serie de bombardeos preliminares, aunque cortos, de la costa seguida de los desembarcos en sí. El elemento naval de la operación «Neptune» asignado a Omaha era la Task Force O (fuerza operativa O). Las fuerzas navales de las cabezas de playa estadounidenses eran inicialmente las Fuerzas X e Y, pero para que fuese más fácil fueron rebautizadas Fuerzas Omaha y Oklahoma, y luego Omaha y Utah, unos sobrenombres que acabaron por aplicarse a las propias playas. Las fuerzas de bombardeo consistían en dos viejos acorazados y tres cruceros ligeros, apoyados por 15 destructores y numerosas unidades menores. El plan de bombardeo naval tenía tres fases. Al romper el alba (05:58 h), la Marina empezaría la fase de contrabatería, tirando sobre las 14 posiciones de artillería conocidas. Veinte minutos antes del desembarco (Hora H-20), el bombardeo se trasladaría sobre las defensas de la playa, en especial de las fortificaciones identificadas. En la Hora H, el fuego avanzaría hasta objetivos situados más allá de la playa o en los flancos. El almirante Hall no estaba contento con la «fuerza naval de baratillo»

Una innovación de los desembarcos de Normandía fue el uso de buques lanzacohetes, los LCT(R)(3), que llevaban 1.000 cohetes de 127 mm. Cuatro buques de este tipo dispararon un total de 9.000 cohetes durante el bombardeo preliminar, pero la mayoría de los relatos sugieren que sus salvas cayeron lejos de las playas. (NARA)

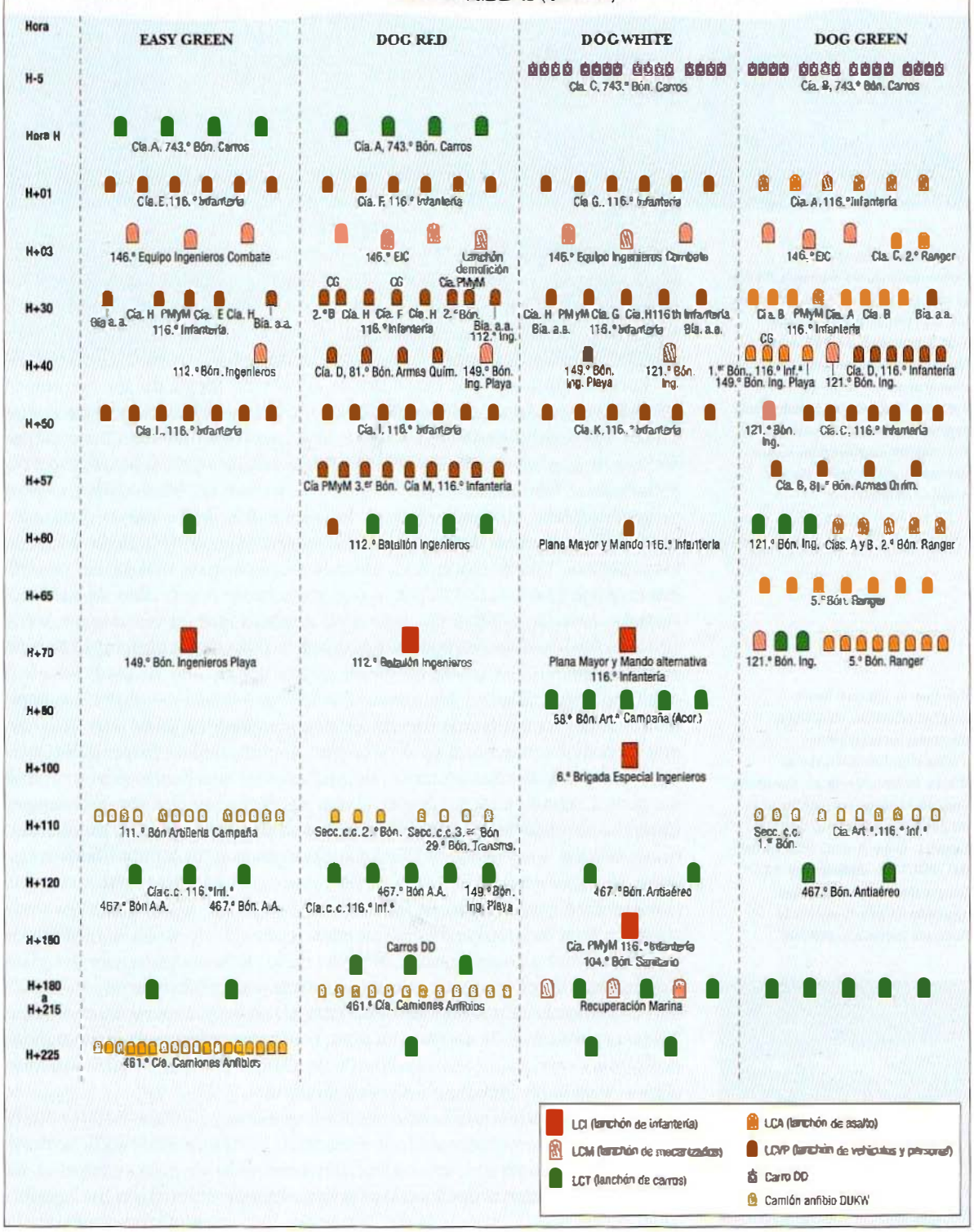
asignada a la Task Force O y quería más destructores. Debido a las condiciones de la marea, los desembarcos empezarían en Omaha antes que en las demás playas y, como resultado, el bombardeo tenía que ser también más corto, de sólo 40 minutos. Pero la Task Force O no tenía ni el tiempo ni los recursos para llevar a cabo su misión de bombardeo.

Poco después de que empezase la acción de fuego de los buques, la USAAF (Fuerza Aérea del Ejército de EE UU) comenzaría a atacar las defensas con sus bombarderos pesados. Sus objetivos primarios eran los escarpes encima de la playa, los blocaos de hormigón en las rieras y zonas de detrás de las playas. Contrariamente a lo que creían entonces los soldados, el plan no contemplaba el bombardeo de los obstáculos de las playas, pues ello hubiese llenado éstas de cráteres que luego habrían dificultado la salida de los vehículos. Esta decisión iba a ser uno de los errores más graves cometidos en playa Omaha. La USAAF se vanagloriaba de la precisión de sus bombardeos, pero la realidad es que sus jefes sabían que en sus ataques había aún un considerable margen de error, sobre todo con mal tiempo. Si bien no preocupaban demasiado los daños colaterales cuando se bombardeaban objetivos industriales en Alemania, sí lo hacían cuando se empleaban bombarderos pesados cerca de fuerzas de tierra amigas. La misión de bombardeo necesitaba buena climatología para lograr incluso la precisión más modesta, y cuando resultó que el tiempo era malo, la Fuerza Aérea cambió de táctica para limitar cualquier daño no deseado a las fuerzas amigas. Como se emplearía el sistema de telemetría por radar para el bombardeo sin visibilidad, los jefes de la USAAF ordenaron que los bombarderos retrasasen 30 segundos la liberación de las bombas en cuanto el radar marcase la costa. Esto garantizaba que las bombas iban a caer lejos de la línea de la costa. La falta de un plan de contingencia, como el uso de los bombarderos por debajo del techo de nubes, fue otro de los fallos importantes del plan, y de hecho el Ejército tenía unas expectativas poco realistas sobre la capacidad de la Fuerza Aérea. No estaba previsto el uso de la Novena Fuerza Aérea Táctica en misiones de apoyo inmediato contra las defensas de la playa, pues el Ejército carecía de los medios de transmisiones para llamar ataques aéreos ni se había ensayado este procedimiento.

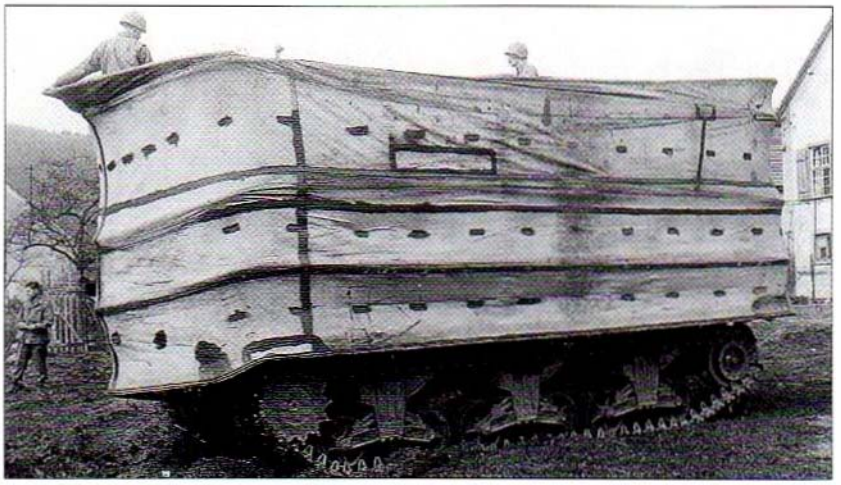
Aunque la USAAF llevó a cabo eficaces misiones de superioridad aérea e interdicción durante el Dia D, la infantería se quejó de que no hiciese un bombardeo de preparación de la playa Omaha. Este B-26C Marauder del 450.° Escuadrón del 322.° Grupo de Bombardeo fue captado el Dia D sobre la costa de invasión. (NARA)

Como los Aliados sabían que tendrían que hacer frente a fortificaciones en la playa, el apoyo acorazado era esencial. En teoría, cada RCT (equipo de combate regimental, en inglés) iría precedido de tres compañías de carros que silenciarían los búnkeres que no hubiesen destruido los bombardeos. A raíz de la experiencia de Dieppe, los británicos habían desarrollado

PLAN DE ASALTO DEL 116.º RCT EN OMAHA (OESTE)



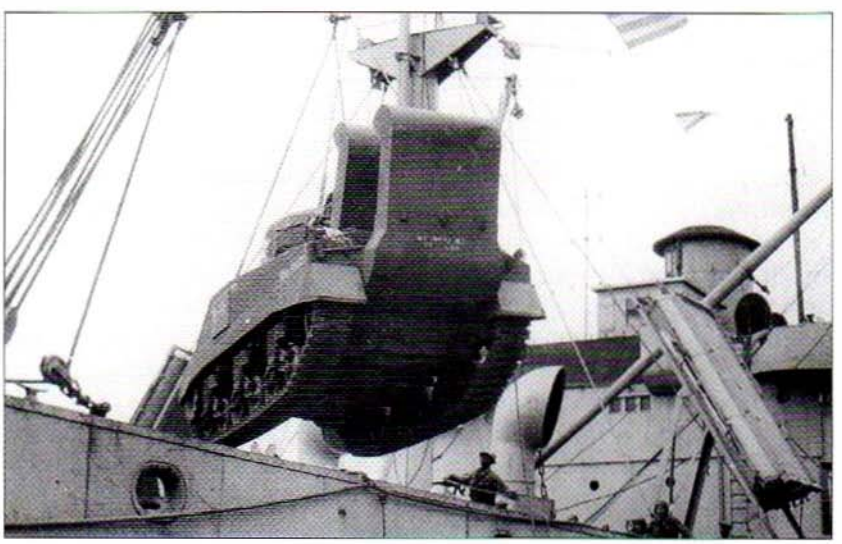
El carro anfibio M-4A1 DD (Duplex Drive) consistía en un carro medio Sherman modificado con una pantalla de flotabilidad de lona y plegable, y con un sistema de propulsión también adaptado; sus tripulaciones le llamaban «treinta toneladas de acero en un cesto de lona». Este DD fue fotografiado en Alemania en 1945, durante operaciones de paso de ríos. (NARA)



toda una gama de carros especializados, llamados los «Funnies» (cómicos, raros), para ayudar en los asaltos anfibios. Se ha dicho y repetido que el US Army no quiso utilizar estos carros especiales. Lo cierto es que ya en febrero de 1944 había solicitado 25 carros barreminas Sherman Crab, cien carros lanzallamas Sherman Crocodile y otros carros Sherman de ingenieros para la operación «Overlord». El plan original norteamericano suponía el uso del Churchill AVRE («Vehículo Acorazado de los Reales Ingenieros») para apoyar la labor de sus zapadores en las playas. Ninguno de ellos pudo serle entregado antes del Día D, pues la industria británica apenas podía satisfacer las necesidades de su propio ejército. Como la industria estadounidense iba a tardar demasiado en fabricarlos, se dio prioridad a los vehículos que se consideró más necesarios, los controvertidos carros DD. En vez de los Churchill AVRE, el V Cuerpo dispuso de 16 carros M-4 con pala allanadora como apoyo a sus ingenieros.

El carro DD (Duplex Drive, es decir, de «doble tracción») era el nombre en código de una versión anfibia del carro medio Sherman, desarrollada en Gran Bretaña para poder llevar carros hasta la playa sin necesidad de lanchones de desembarco. La gracia de este concepto estaba en que los carros

La alternativa al DD estaba en [illegible] al carro M-4 con unas chimeneas de vadeo, como se [illegible] hecho en los desembarcos de Sicilia, Salerno y Anzio. Una compañía de cada [illegible] de los dos batallones acorazados que desembarcaron en Omaha tenía sus carros equipados con estos dispositivos, que impedían que el motor respirase y evacuase los humos sin inundarse, y con los que el carro podía [illegible] hasta tierra firme con el agua llegándole hasta lo alto de la torre. Estos carros fueron luego mejorados sellándoles las juntas y las aberturas para evitar que entrase agua en los [illegible] del motor y de la [illegible]. (NARA)



Estos zapadores de combate se dirigen a su buque de desembarco en Gran Bretaña, llevando «torpedos Bangalore» y un par de bolsas de explosivo y rollos de cable detonador. Sus cascos no tienen el distintivo de la Brigada Especial de Ingenieros, por lo que es posible que pertenezcan a los Equipos de Brecha. (NARA)

podían ser enviados a tierra firme con las primeras oleadas de una forma menos aparatosa y vulnerable que con lanchas. La flotabilidad se conseguía con una gran pantalla de lona dispuesta alrededor del carro y que podía plegarse como un acordeón cuando no era necesaria. Esta pantalla de flotación tenía un bordo libre de sólo 30 centímetros, por lo que sólo era aconsejable su uso con buena mar. En la parte trasera del casco se habían instalado dos hélices que eran accionadas por el propio motor del carro. Como las compañías británicas no podían producirlos en las cantidades suficientes, la firma norteamericana Firestone fabricó kits de conversión para el carro M-4A1. De los 350 vehículos así modificados, 80 fueron transferidos a los británicos para compensar sus propias carencias.

En desembarcos anfibios anteriores, como los de Sicilia y Salerno, el US Army había preferido el uso de carros Sherman con chimeneas de vadeo, con las que podían ser depositados por lanchones en aguas someras, más allá de las obstrucciones de playa, y llegar a tierra firme por sus propios medios. Este sistema permitía también a los carros disparar contra objetivos en la playa durante la aproximación y pararse justo en el rompiente, con el casco desenfilado bajo el agua, y tirar contra tales objetivos. Los nuevos carros DD fueron recibidos con escepticismo por muchos oficiales del US Army, que dudaban de sus cualidades marineras. El jefe del V Cuerpo, Gerow, era uno de ellos y hubiese preferido desembarcar los dos batallones de carros en Omaha con chimeneas de vadeo. El resultado de todo ello, los batallones acorazados estadounidenses de la operación «Neptune» eran unidades mixtas dotadas de dos compañías de carros DD para desembarcar con las primeras oleadas y una compañía de carros con chimeneas para hacerlo poco después, desde lanchones LCT. Durante las maniobras previas celebradas en Slapton Sands (Gran Bretaña) se hundieron varios DD, lo que llevó a los escépticos oficiales de la US Navy a insistir en las normas para lanzar esta clase de carros. Se llegó al acuerdo de que sería el oficial de máxima graduación (del Ejército o la Marina) a bordo del lanchón quien decidiría si la mar era demasiado mala para que navegasen los DD y se optaría por lle-

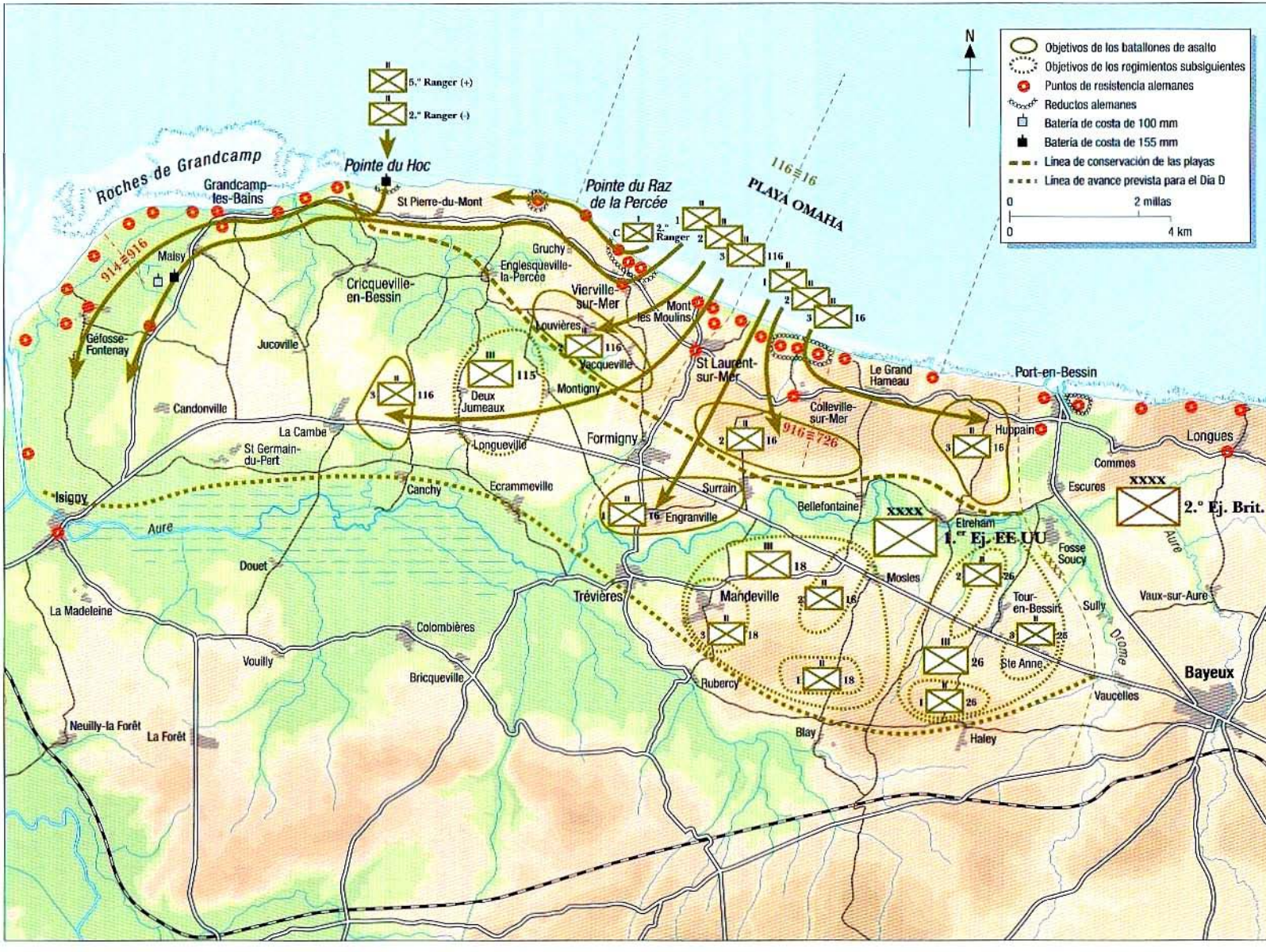
varlos a bordo hasta la misma playa. Lo malo de esta solución es que algunos de los oficiales de carros tenían más graduación que el patrón de la lancha de desembarco, pero carecían de experiencia para evaluar correctamente el estado de la mar.

Uno de los misterios de la operación de Normandía fue por qué el US Army no utilizó los *amtrac* (*amphibious tractors*, o tractores anfibios) para desembarcar la tropa como venía haciéndose en el Pacífico desde Tarawa, en 1943. Bradley se había traído de ese teatro de operaciones a dos de los mejores jefes divisionales para agregar experiencia a la oficialidad que había en Europa. Uno de ellos, J. Lawton Collins, iba a ser uno de los jefes de cuerpo en la vecina playa Utah. El otro, el general de división Charles Corlett, había desembarcado con su 7.ª División en Kwajalein, en febrero de 1944. Corlett llegó a Gran Bretaña en abril y se sorprendió al ver que los desembarcos iban a hacerse con lanchones LCVP y LCA en vez de con los *amtrac*, como en el Pacífico. Trató del tema con Eisenhower y Bradley, pero los planes estaban ya muy avanzados y se desestimó su opinión. Que no se tuviesen en cuenta las lecciones aprendidas en el Pacífico se debió sobre todo a la convicción de que el ejército en Europa tenía mucha más experiencia en desembarcos a gran escala que el ejército o los infantes de marina de aquel teatro. En el Pacífico no había habido operaciones del tamaño de las del norte de África, Sicilia, Salerno o Anzio, y no iba a haberlas hasta después de Normandía. Los *amtrac* habían sido usados en Tarawa específicamente para salvar el arrecife de coral que rodea el atolón, algo que no había en las playas de Normandía. Lo que los comandantes del US Army en Europa no supieron apreciar, y sí veían sus colegas del Pacífico, era que los *amtrac* eran necesarios cuando se desembarcaba en una playa disputada y fortificada. Los *amtrac* podían depositar a la tropa en el mismo malecón, minimizando su exposición al fuego de armas portátiles y la metralla ligera mientras salía de los lanchones, vadeaba por el rompiente y corría cientos de metros por la playa. De hecho, el US Army había enviado 300 *amtrac* a Europa en 1944, pero como no había demanda de ellos para «Overlord» se los mantuvo en reserva para la operación «Swordhilt», un plan de contingencia por el que el Tercer Ejército de Patton reforzaría los desembarcos principales en el caso de que alguno de ellos resultase fallido.

La planificación estadounidense para la operación «Neptune» no prestó atención suficiente a una diferencia clave entre Normandía y los anteriores desembarcos en el Mediterráneo, a saber, la costa fortificada. Ninguno de los desembarcos de 1943 se hizo en una playa disputada ni en una dotada de obstrucciones. La operación de Normandía necesitaba tácticas y material comparables a los que se usan contra fortificaciones. Si bien se dispuso de un gran número de unidades de zapadores para neutralizar los obstáculos, ni los carros M-4 ni los *bulldozer* estaban preparados para sobrevivir en una playa difícil y enfilada por numerosos cañones contracarro. En febrero de 1944, el US Army en Europa había pedido una versión de asalto del carro

Este joven soldado de la 1.ª División de Infantería va camino de la playa de desembarco. Lleva la guerrera de asalto, y su carabina M-1 en una bolsa de plástico que la protegerá del agua. A su izquierda hay una carga de pértiga para atacar blocaos, y a la derecha, un lanzagranadas M-1A1. Delante de él pueden verse bolsas de explosivos y, detrás, «torpedos Bangalore», todos ellos sujetos a cinturones de salvamento hinchados para que floten en el agua. (NARA)

OBJETIVOS DEL V CUERPO PARA EL DÍA D



Un grupo del 2.º Ranger disfruta de un café de la Cruz Roja y unos donuts en Weymouth (Inglaterra) poco antes de embarcar en su buque de desembarco. Al pecho llevan las bolsas de la máscara antigás M-5, una práctica corriente el Dia D. (NARA)

medio M-4A3, con el blindaje suficiente para afrontar, más adelante, los búnkeres de la línea «Sigfrido». El resultado fue el M-4A3-E2, capaz de soportar un impacto frontal de un contracarro de 88 mm, el modelo más pesado de los que hubo en Normandía. Este carro podría haber sido muy importante el Día D a poco que hubiese habido una mayor conciencia de la vulnerabilidad de los M-4 existentes ante los contracarros alemanes contemporáneos. El M-4A3-E2 no llegó a Europa hasta el otoño y resultó muy eficaz en la campaña de la línea «Sigfrido». Los británicos ya poseían un carro de apoyo válido, el de acompañamiento de infantería Churchill, un vehículo pesadamente blindado que se usó con éxito el Día D, incluida su versión especial para zapadores de combate, la AVRE.

Otras fuerzas especializadas que desembarcaron con las primeras oleadas fueron los Equipos de Asalto de Brecha, de los que había 16 asignados a la playa Omaha. Su misión era abrir brechas de 50 metros de anchura a través de las obstrucciones de la playa para que los lanchones pudiesen avanzar hasta la arena en cuanto empezase a subir la marea. El plan daba a estos equipos sólo 30 minutos para realizar su trabajo, en función de la propia marea. Se trataba de una misión vital, pues si no se despejaban esos pasillos, los obstáculos subacuáticos iban a impedir la aproximación de posteriores oleadas de lanchones.

Los desembarcos principales iban a ser llevados a cabo por dos RCT (equipos de combate regimentales), consistente cada uno en un regimiento de infantería con el agregado de zapadores y otras fuerzas de apoyo. El flanco izquierdo (oriental) iba a ser asaltado por el 16.º RCT, formado por el 16.º Regimiento de Infantería de la 1.ª División, mientras que el flanco derecho (occidental) lo sería por el 116.º RCT, basado en el 116.º de Infantería de la 29.ª División. Los ingenieros de la primera oleada procedían principalmente de los batallones de zapadores divisionales, pero las oleadas sucesivas llevarían las Brigadas Provisionales de Ingenieros 5 y 6 como ayuda para preparar las playas para las fuerzas y los suministros subsiguientes. Las tareas de los zapadores eran limpiar las playas de obstáculos, por ejemplo con los «torpedos Bangalore» para abrir brechas en las alambradas; despejar pasillos en los campos de minas para que la infantería pudiese salir de las playas; y destruir las fortificaciones alemanas. A raíz de Dieppe, los británicos sabían que los zapadores de combate necesitaban más apoyo acorazado en

El cuerpo paramilitar de obras Organización Todt era el principal responsable de la construcción de las defensas de playa en Normandía. En la foto, un grupo de oficiales de este organismo, hechos prisioneros durante el Dia D. (NARA)

forma de carros barreminas y de carros Churchill con morteros de avancarga Petard para labores de demolición. El Ejército de Estados Unidos ignoró el uso de vehículos acorazados de ingenieros, con la excepción de los *bulldozer* blindados, a causa de su falta de experiencia en esta clase de operaciones.

La Brigada Provisional Ranger tenía la misión más peligrosa del asalto: capturar la batería de artillería de Pointe du Hoc, en el límite occidental del área de desembarco. Muy fortificada, podía tirar tanto contra Omaha como contra Utah, y Bradley consideraba que su eliminación era esencial. Desdichadamente, se hallaba en lo alto de un promontorio rodeado de acantilados. Un oficial señaló que la fuerza que la atacara podría ser barrida de los despeñaderos por «tres viejas con escobas». Pointe du Hoc iba a recibir una atención especial de la artillería de los buques antes del ataque de los ranger, pero los comandantes estadounidenses seguían pensando que era el objetivo más difícil de todo el asalto a la playa Omaha.

Después del desembarco de los dos RCT al amanecer, irían llegando refuerzos con las oleadas sucesivas hasta sumar cuatro RCT para el mediodía. La Fuerza B arribaría por la tarde, con lo que los efectivos en la playa Omaha serían ya de dos divisiones reforzadas, esperándose una tercera división para el Día D+1.

La información aliada había identificado a la 352.ª División de Infantería alemana en torno a St Lô y creía que empezaría a moverse hacia la cabeza de playa en algún momento del Día D, pudiendo llegar al río Aure, e incluso pasarlo, por la tarde. Sin embargo, se contaba con que podría retrasar la llegada de las tropas norteamericanas a sus posiciones para el Día D+1, pero no impedirla.

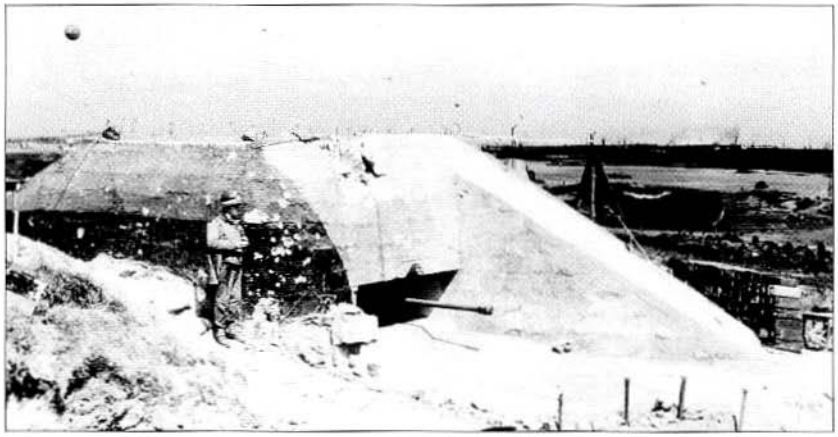
EL PLAN ALEMÁN

Las defensas en la playa Omaha fueron incrementadas de forma continuada a partir del otoño de 1943, cuando Rommel recibió el encargo de dar nuevos bríos a la Muralla del Atlántico. Aunque Hitler y la mayoría de los generales alemanes esperaban la invasión principal por el Pas de Calais, Rommel

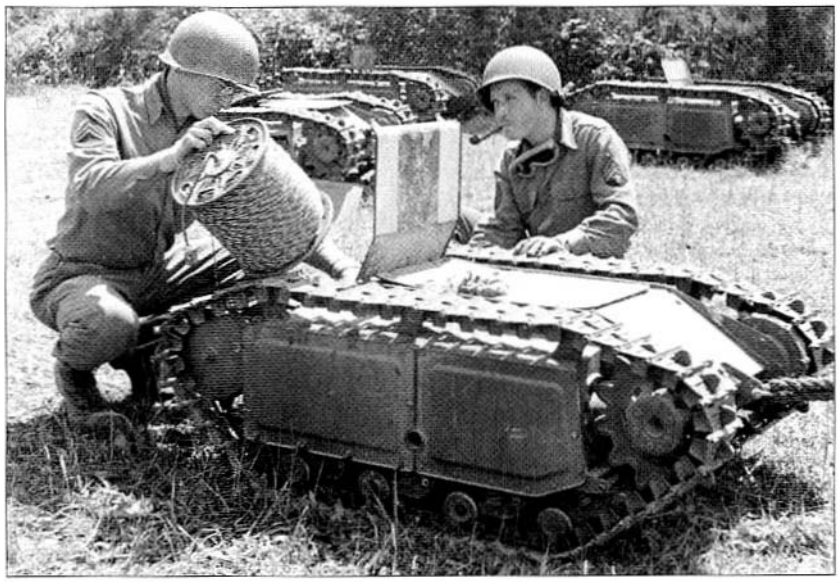
Rommel observa a unos soldados alemanes que levantan obatáculos de playa durante una gira de inspección por Normandía en marzo de 1944. La escasez de trabajadores obligó a las divisiones de infantería acantonadas en la zona a pasar más tiempo realizando labores de construcción que entrenándose. (MHI)

creía que merecía la pena dedicar cierta atención a la costa de Normandía y a la de Bretaña, en torno a los montes Arée. En consecuencia, ordenó la construcción de defensas a lo largo de las zonas costeras más propicias e incrementó las fuerzas que las guardaban. Las de Normandía consistían al principio en la 716.ª División de Infantería, una unidad estática y de mala calidad, uno de cuyos regimientos patrullaba la zona de Omaha.

Rommel creía también que el propio mar era la mejor barrera defensiva y que el terreno en torno a Omaha era muy propicio para ello. Los primeros trabajos defensivos empezaron en el agua, con la construcción de obstrucciones contra las lanchas de desembarco. La barrera exterior, a unos 100 metros de la marca de la marea baja y a 275 metros del malecón, consistían en una fila de obstáculos de acero, llamados «puertas Cointet» por los alemanes y «puertas belgas» o «elementos C» por los Aliados. Su misión era impedir que los lanchones se acercaran a la playa. La siguiente barrera, unos 30 metros más cerca de la arena, consistía en unas estacas de madera clavadas como enormes trípodes y mirando al mar, rematadas buena parte de ellas por una mina contracarro Tellermine 42; la idea con ellas era perforar los fondos de los lanchones. En algunos sectores había luego las *Hemmkurven*, llamadas «obstáculos de rampa» por los Aliados, que eran unas estructuras curvas de acero pensadas también para parar las lanchas de desembarco. Por último, había una fila de caballos de Frisia. El tipo más común era el *Tschechenigel*, conocido como «espárrago de Rommel» por los Aliados, que era un obstáculo contra las lanchas y contracarro hecho de



Una de las defensas más eficaces en la playa Omaha eran las casamatas Bauform 667. Estos búnkeres estaban situados para poder hacer fuego enfilado sobre la playa y tenían un lado de mar muy grueso que les protegía del bombardeo naval. Éste en concrato formaba parte del reducto WN-65, que defendía la cañada E-1 St Laurent en Easy Red y albergaba un contracarro Pak 38 de 50 mm. La fractura del techo fue causada por el cañoneo naval, pero el contracarro sólo pudo ser silenciado por la intervención de un par de semiorugas M-15A1 con montajes cuádruples de ametralladoras de 12.7 mm del 467.º Batallón Antiaéreo. (NARA)



Una de las armas más inusuales que hubo en Omaha fueron los vehículos de demolición de control remoto Goliath. Éstos contenían una carga explosiva y habían sido pensados para atacar carros y lanchas de desembarco. Sin embargo, fueron desplegados en la zona un día antes de los desembarcos y no llegaron a ser usados en combate. (NARA)

vigas de acero. Las obstrucciones en la barra de la marea estaban pensadas para impedir que los lanchones pudieran acercarse al malecón con la marea alta. Con ésta, quedaban sumergidos y eran invisibles, a fin de que los pilotos de las lanchas no pudiesen esquivarlos y pasar entre ellos. Había un total de 3.700 obstáculos en playa Omaha, la mayor densidad en cualquiera de las playas del Día D.

En la marca de la marea alta había una franja de cantos rodados, del tamaño de pelotas de golf, a veces con un muro rompeolas. Por detrás se habían levantado una o dos filas de alambre de espino. Hasta el otoño de 1943 hubo numerosas casetas de playa y otras estructuras para los turistas y los residentes locales. Todas ellas fueron demolidas para privar de toda cobertura a la infantería aliada. Algunas de las edificaciones más grandes se habían dejado en pie y convertido en reductos defensivos. Toda la playa

Una de las obras defensivas más comunes en Normandía era esta clase de pozo de artillería. El desfasado contracarro Pak 38 de 50 mm estaba montado en un pedestal para que fuese fácil de orientar, a su vez asentado en una base de hormigón. Había tres de ellos en Omaha y algunos más hacia el interior, como este ejemplar en los accesos a Cherburgo. (NARA)

Las armas más potentes de los alemanes en Omaha eran dos contracarro Pak 43/41 de 88 mm, conocidos popularmente como *Scheunentor* (puerta de granero). Estaban emplazados en casamatas, pero uno de ellos, el de la foto, fue sacado de su búnker tras los desembarcos. (NARA)

estaba densamente minada, y los pasillos libres habían sido marcados con señales de campos de minas para confundir a las tropas aliadas.

En contraste con las otras cuatro playas del Día D, que eran relativamente llanas, Omaha se caracterizaba por unos escarpes que se alzaban hasta 45 m de altura, sobre todo en el lado occidental. La cresta de estas escarpaduras proporcionaba buenas posiciones defensivas para la infantería, con sectores de tiro despejados sobre las expuestas tropas que quedaban debajo. En algunos de los escarpes del lado oriental de la playa se habían colgado granadas de artillería de 240 mm con cables de arrastre como trampas explosivas contra la infantería que intentase escalarlo. Se las llamaba «granadas rodantes» y estaban espaciadas unos 100 metros entre sí.

La salida de la playa se limitaba a cinco cañadas o rieras, de las cuales sólo dos eran medianamente transitables por vehículos acorazados o camiones. En ellas se centró la defensa alemana de la playa Omaha. Como el objetivo táctico de los defensores era impedir que los Aliados pudieran salir de la playa, las cinco ramblas fueron protegidas con un cinturón fortificado. A lo largo de la playa se construyeron catorce reductos (*wiederstandnester*), numerados del WN-60 al WN-73. La mayoría de las rieras estaban cubiertas por dos de estos reductos, uno a cada lado. Había otros dos en el promontorio de la Pointe du Raz de la Percée, en el lado oriental de la playa, que tenían enfilada la misma, y se habían construido otros tres justo detrás de dicha playa, cubriendo las salidas de las rieras.

El regimiento de artillería de la 352.ª División de infantería fue desplegado en emplazamientos de campaña a unos 10 km por detrás de la playa, como en el caso de este leFH 18/40 de 106 mm. Triangulados con antelación sobre partes determinadas de la playa, fueron una de las armas más eficaces de los defensores durante el Día D. (NARA)

La configuración de estos reductos variaba a tenor del terreno, y algunos todavía estaban a medio hacer para el 6 de junio de 1944. En general tenían pequeñas casamatas de hormigón, las «Tobruk», dotadas de ametralladoras o morteros y situadas en la base del escarpe, obstruyendo la entrada a las ramblas. Las rieras más grandes estaban bloqueadas también por muros y zanjas y trampas contracarro. Una de las defensas más eficaces eran los búnkeres contracarro Bauform 667, levantados en los extremos de los escarpes, de tal modo que sus cañones apuntaban paralelamente a la playa. Estos búnkeres tenían un espeso muro defensivo en el lado que miraba al mar, lo que los hacía muy difíciles de batir con los cañones de los buques. Estratégicamente situados, podrían impedir a los carros aliados entrar en las rieras, pues los empeñaban por su más vulnerable blindaje lateral a muy poca distancia; más aún, estaban dispuestos de tal forma que tenían toda la playa enfilada, de punta a punta. A menudo contenían cañones contracarro desfasados, como los Pak 38 de 50 mm; sin embargo, estas piezas eran más que válidas para perforar el blindaje lateral de un carro Sherman, por no hablar ya de un lanchón de desembarco. En total, en Omaha había ocho búnkeres contracarro, incluidos dos con cañones de 88 mm. Además de las casamatas completamente cerradas, había tres contracarros de 50 mm montados en pedestales en pozos de hormigón, y otros diez anticarros y piezas de campaña en emplazamientos abiertos en varios reductos. Como instalación defensiva adicional se habían montado en lo alto de algunos búnkeres las torres de carros franceses o alemanes obsoletos. Había cinco de ellos en Omaha, sobre todo en el reducto WN-66/68, que cubría la riera D-3 Les Moulins. Generalmente, cada reducto tenía una combinación de estos puestos de tiro. Por ejemplo, el WN-61/62, en la rambla E-3 Colleville, tenía dos contracarros Pak 40 de 75 mm en casamatas enfilando la playa, dos de 50 mm sobre pedestales en emplazamientos abiertos de hormigón, un Tobruk con mortero de 50 mm y seis Tobruk de ametralladora.

Normandía no tenía tanta prioridad como el Pas de Calais en lo concerniente al suministro de cemento, por lo que la mayoría de las trincheras alemanas eran de tipo ordinario, como éstas del reducto WN-66, en la ribera este de la riera D-3 Les Moulins. (NARA)

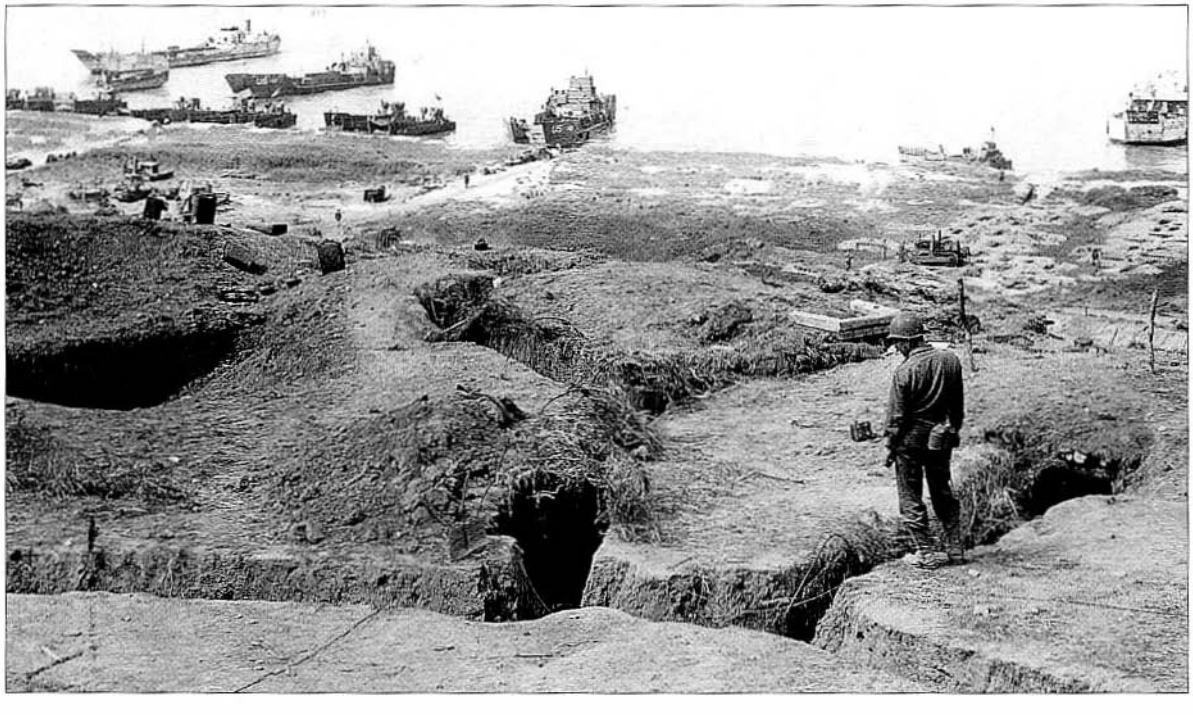


Tabla 1: reductos de playa alemanes en el sector Grandcamps

Wiederstandnester	Situación[a]	Casamatas c.c.	Panzerstellung	Pozos c.c. 50 mm	Cañones campaña/c.c.	Tobruk de a.m.	Tobruk de mortero
WN-73	Cerca de D-1	1					3
WN-72	D-1	2				3	
WN-71	D-1					3	1
WN 70	D 1/D-3	1			1	4	2
WN-68	D-3		2		1	1	
WN-66	D-3		1	1	1	1	2
WN-65	E-1	1		1	1		2
WN-64	E-1				1		2
WN-62	E-3	2			3		2
WN-61	E-3	1	1	1		4	
WN-60	F-1		1		2		3
Total		**8**	**5**	**3**	**10**	**16**	**17**

Alrededor de estas fortificaciones, la infantería alemana había cavado una serie de trincheras como primer paso para crear una serie de pasos protegidos de interconexión. Sin embargo, la escasez de cemento en la primavera de 1944 supuso que sólo una pequeña parte de estas líneas de trincheras estuviese reforzada con hormigón. La construcción de estas defensas se vio perjudicada por las prioridades del Ejército, la Luftwaffe y la Organización Todt. La Fuerza Aérea, por ejemplo, levantó un elaborado refugio de hormigón para su estación de radar en la vecina Pointe du Raz de la Percée que fue por completo inútil como protección del radar ante cualquier clase de ataque. Al mismo tiempo, muchas de las importantes trincheras de infantería, faltas de refuerzo de hormigón, se inundaron con las lluvias de la primavera y resultaron inutilizables cuando se produjo la invasión.

De todas las defensas de la playa Omaha, la más fortificada era, con mucho, la de Pointe du Hoc. Originalmente fue construida para albergar seis cañones de 155 mm en emplazamientos abiertos de hormigón, pero fue reconstruido para proteger cada pieza en una casamata de cemento armado Bauform 671. Además, este sitio tenía un observatorio de artillería completamente cerrado en el lado de mar del promontorio y abrigos para los servidores y polvorines de hormigón.

Consecuencia de la idea táctica de Rommel, la mayoría de las defensas alemanas estaban muy estiradas formando una delgada costra a lo largo de la costa, con unas reservas muy modestas por detrás de la línea de resistencia principal. El plan táctico para el Día D en sí consistía en contener a la fuerza invasora en las playas con los recursos que hubiera a mano.

[a] Véase el mapa Operaciones del V Cuerpo el Día D en la página 88.

EJÉRCITOS ENFRENTADOS

FUERZAS ALEMANAS

La 716.ª División de Infantería estaba de guarnición en la playa Omaha (conocida como «sector de Grandcamps» por los alemanes) desde junio de 1942. Era una unidad estática y reducida, estirada para cubrir desde Carentan hasta el estuario del Orne y, por lo tanto, defendía todas las playas de Normandía salvo la de Utah, al oeste. El 726.º Regimiento de Granaderos (GR.726) fue el responsable de defender el área de Omaha en 1942-1943. De las 58 divisiones de que disponía el OB West el 6 de junio de 1944, 33 eran de reserva o estáticas. Las tropas de estas últimas tendían a ser de personal mayor, típicamente de unos 35 años. El cuarto batallón del GR.726 era el 439.º Ost Battalion, formado por antiguos soldados del Ejército soviético. La división estaba muy por debajo de sus efectivos, con unos 7.000 hombres contra la cifra nominal de unos 12.000. Por contra, muchas de sus fuerzas estaban desplegadas en búnkeres o fortificaciones de campaña y tenían un gran número de armas suplementarias, entre ellas 197 ametralladoras en nidos, 12 fusiles contracarro, 75 morteros medios y 249 lanzallamas.

El 15 de marzo de 1944 se ordenó a la 352.ª División de Infantería asumir la defensa del sector de Bayeux, en las playas de Normandía, dentro del esfuerzo de Rommel de aumentar los medios en la zona. Esta división había sido creada en diciembre de 1943 cerca de St Lô con los restos de la mermada 321.ª División de Infantería, llegada de la URSS para rehacerse. La nueva unidad fue organizada como una división de infantería del Tipo 44 y mucho de su personal eran reclutas recientes, nacidos entre 1925 y 1926, es decir, gente de 18 a 19 años. A diferencia de la avejentada 716.ª División, la 352.ª de Infantería tenía su plantilla al completo. Consistía en tres regimientos de infantería, cada uno de ellos con dos batallones de fusileros; las compañías de éstos estaban numeradas de la 1 a la 4 y de la 5 a la 8. La 13.ª Compañía era una «unidad de cañones» para dar fuego de apoyo directo y dotada de dos obuses de 150 mm y seis de infantería de 75 mm. La 14.ª Compañía de cada regimiento era una unidad contracarro equipada con lanzagranadas Panzerschreck. La estructura divisional de 1944 sustituía un regimiento de fusileros por el viejo batallón de reconocimiento, con una compañía ciclista y otra motorizada. El regimiento de artillería de la división tenía cuatro batallones, tres de ellos con doce obuses de 105 mm cada uno, y el cuarto, con doce cañones de 150 mm. El batallón contracarro divisional tenía una compañía de 14 cazacarros PzJg 38(t) Ausf. M Marder III, otra con diez cañones de asalto StuG III y una tercera con cañones de 37 mm montados en camiones Opel. El entrenamiento de la división se había resentido de la escasez de combustible y municiones, así como de la necesidad de desviar tropas a trabajar en la construcción de fortificaciones de campaña para reforzar la Muralla del Atlántico. Apenas había ocasión para practicar por encima del nivel de compañía. La división era una unidad razonablemente bien entrenada para el patrón ale-

Un joven infante alemán disfruta de un vaso de café de camino al campo de prisioneros en Gran Bretaña tras haber sido capturado en Normandía. La tropa de la 352.ª División de Infantería estaba formada principalmente por reclutas de 18 a 19 años, cuyo entrenamiento táctico se había visto comprometido por la necesidad de hacer trabajos de construcción en las defensas de las playas durante los tres meses en que esta unidad estuvo estacionada en la costa del Atlántico antes del Día D. (NARA)

mán de 1944, pero no así para el estadounidense. La división de infantería alemana de 1944 tenía menos personal que la norteamericana, pero más potencia de fuego, sobre todo de armas automáticas.

La reconfiguración de las defensas a lo largo de la costa de Bayeux a finales de marzo de 1944 había más que triplicado su potencial. La zona de la playa Omaha, guarnecida hasta el momento por dos batallones del GR.726, había recibido ahora dos regimientos de la 352.ª División a lo largo de la costa y un regimiento reforzado como reserva de cuerpo en el interior, a unas pocas horas de marcha. Los dos batallones del GR.726 quedaron subordinados al cuartel general de la 352.ª División y conservaron su misión de servir los emplazamientos costeros y las trincheras a lo largo de la playa. El 914.° Regimiento de Granaderos (GR.914) era responsable del sector Isigny-Pointe du Hoc, al oeste de Omaha, mientras que el GR.916 se ocupaba del trecho de la propia playa y de la parte oriental de la Gold. El tercer regimiento, el GR.915, y el 352.° Batallón de Fusileros de la división estaban integrados en el Kampfgruppe Meyer y estacionados detrás de la costa, cerca de St Lô, actuando como reserva de cuerpo.

La reforzada 352.ª División de Infantería era así responsable de la defensa de 53 km de costa, mucho más de lo que se consideraba prudente en la doctrina táctica alemana. Ello llevó a una serie de discusiones entre Rommel y el jefe de la división, el teniente general Dietrich Kraiss. El primero quería que todas las compañías de infantería desplegaran a lo largo de la línea principal de resistencia para que pudiesen hacer fuego sobre las tropas aliadas al desembarcar. Kraiss, por su parte, reclamaba una defensa más convencional, con una pantalla relativamente delgada a lo largo de la playa y la mayoría de las compañías mantenidas en reserva por detrás de los escarpes, desde donde contraatacarían cualquier penetración. Al final se llegó a un compromiso. En el sector de la playa Omaha, uno de sus batallones de infantería se trasladó a la misma costa y desplegó dos de sus compañías en las defensas delanteras junto con el GR.726, dejando las otras dos en los en los pueblos a unos pocos kilómetros de la playa. El otro batallón formó una reserva para el sector regimental junto con el batallón contracarro autopropulsado de la división.

Playa Omaha estaba cubierta por el 1.er Batallón del 352.° Regimiento de Artillería (I/AR.352), de guarnición en Etreham y con tres baterías de obuses de 105 mm. Este batallón tenía puestos de observación avanzados en búnkeres a lo largo de la costa, lo que aumentó significativamente su letalidad cuando fue empleado contra Omaha. Ésta estaba también al alcance del 2.° Batallón del 352.° de Artillería (II/AR.352), acuartelado al este de St Clément. Los batallones de artillería disponían de una única unidad de fuego, es decir, 225 disparos por cada obús de 105 mm y 150 disparos por cañón de 150 mm. No había previsión de reabastecimiento en unos cuantos días. El elemento final de artillería en este sector llegó el 19 de mayo de 1944, cuando desplegó en él una batería de lanzacohetes Nebelwerfer del Werfer-Regiment 84. Detrás de la 352.ª de Infantería estaba el 1.er Flak-Sturm Regiment de la 11.ª División Flak (antiaérea) de la Luftwaffe, que sumó sus 36 cañones de 88 mm a la defensa de esta zona.

La información aliada creía que la totalidad de la 352.ª de Infantería estaba como reserva de cuerpo en torno a St Lô, cuando en realidad el 6 de junio sólo lo estaba uno de sus tres regimientos. Para justificar su aparición en los combates por Omaha se dijo que la división había sido acantonada cerca de la playa para entrenarse unos días antes del Día D. No era cierto: la división estaba cerca de la playa Omaha desde hacía más de dos meses.

En el promontorio de Pointe du Hoc, entre las playas Omaha y Utah, estaba la 2.ª Batería del 1260.º Regimiento de Artillería de Costa (2/HKAA.1260) del Ejército, equipado con seis cañones franceses de 155 mm y cinco ametralladoras ligeras. Para junio de 1944 estaban terminadas cuatro de seis casamatas para las piezas, pero las fuertes incursiones de bombardeo aliadas habían convertido el terreno alrededor de la batería en un verdadero paisaje lunar. Araíz de la incursión aérea del 25 de abril, los cañones se sacaron de las casamatas y se emplazaron en un manzanal situado al sur. En las casamatas se instalaron falsos cañones de madera que hicieron creer a los Aliados que las piezas estaban todavía allí. Cuando se produjo la invasión, las defensas de hormigón alrededor del búnker de observación avanzada habían sido reforzadas con una compañía del GR.726.

El apoyo de la Luftwaffe a las defensas de la playa era inexistente. El 4 de junio de 1944, la Luftflotte 3 tenía 183 cazas diurnos en el norte de Francia, 160 de ellos operativos. Había pocos aviones de asalto, debido a la política de amasar esta clase de unidades en el frente del Este. Los ataques aéreos aliados contra los aeródromos avanzados fueron tan intensos que, el 5 de junio, 124 cazas fueron sacados de la costa a bases más al interior; los suministros y los servicios para estos aviones no iban a estar disponibles hasta el 6 o 7 de junio.

ORDEN DE BATALLA ALEMÁN EN EL SECTOR DE GRANDCAMPS

352.ª División de Infantería	**Molay-Littry**	**Tte. gral. Dietrich Kraiss**
914.º Regimiento de Granaderos	***Neuilly-la-Foret***	***Tte. col. Ernst Heyna***
I/GR.914	Osmanville	
II/GR.914	Catz	
915.º Regimiento de Granaderos		
(asignado a reserva de cuerpo)	***St Paul-du-Vernay***	***Tte. col. Karl Meyer***
I/GR.915	Juaye	
II/GR.915	Lantheuil	
916.º Regimiento de Granaderos	***Trevieres***	***Tte. col. Ernst Goth***
I/GR.916	Ryes	
II/GR.916	Formigny	
726.º Regimiento de Infantería		
(de la 716.ª Div. Inf.ª)	***Sully***	***Tte. col. Walter Korfes***
I/IR.726	Maisons	
III/IR.726	Jucoville	
439.er Ost Battalion	Isigny	
352.º Regimiento de Artillería	***Molay-Littry***	***Tte. col. Karl Ocker***
I/AR.352	Etreham	
II/AR.352	St Clément	
III/AR.352	La Noë	
IV/AR.352	Asnieres-en-Bessin	
352.º Batallón de Fusileros *(asignado a reserva de cuerpo)*	*Caumont-l'Éventé*	
352.º Batallón Cazacarros	Mestry	
352.º Batallón de Zapadores	St Martin-de-Blagny	

Una formación del lanchones LCI(L) «Elsy» de la Task Force O cruza el canal de la Mancha en dirección a playa Omaha. La LCI tenia mayor capacidad de transporte de tropa que la LCVP y la LCA, y fue utilizada para llevar a tierra a las oleadas de infanteria subsiguientes a las de asalto. (NARA)

FUERZAS ESTADOUNIDENSES

El plan estadounidense para la playa Omaha iniciaba el ataque con una sola división, que se expandiría hasta dos divisiones por la tarde. En vez de desembarcar las dos divisiones en una columna, el flanco izquierdo de la fuerza de asalto consistiría en el 16.º RCT (Equipo de Combate Regimental) de la 1.ª División de Infantería, mientras que el derecho lo formaría el 116.º RCT de la 29.ª División, pero que para la fase inicial de la operación iba a estar subordinado a la 1.ª de Infantería.

Esta 1.ª de Infantería, llamada la «Gran Uno Rojo» por su distintivo, era la división más experimentada del Ejército y había sido elegida personalmente por Bradley para los desembarcos. Ya había entrado en acción en el norte de África y en Sicilia, y era una de las pocas divisiones de las presentes en Gran Bretaña que tenía experiencia de combate. A la vista de su excelente actuación al repeler un ataque de carros alemán en la cabeza de playa de Gela, en Sicilia un año atrás, el 16.º Regimiento de Infantería fue la elección lógica para la primera oleada de asalto.

La 29.ª División era conocida como la «Azul y Gris» también por su distintivo, que simbolizaba una amalgama de tradiciones de la Unión y la Confederación. Esta unidad de la Guardia Nacional tenía su cuartel general en Baltimore (Maryland), un estado atlántico en la frontera entre el norte y el sur, por lo que los efectivos de la división salían de la propia Maryland y de Virginia. Hubo algunas fricciones entre los de la GN, que a menudo eran vecinos y llevaban años sirviendo juntos en tiempo de paz, y los nuevos mandos y clases provenientes del Ejército. El estricto régimen de entrenamiento impuesto por Gebhardt en Gran Bretaña antes del Día D tenía como fin forjar la unidad en una fuerza de combate cohesionada, y de hecho se convirtió en una de las mejores divisiones de la Guardia Nacional durante los subsiguientes combates en Francia.

Una sección de asalto del 16.° RCT de la 1.ª División sube a su LCVP a bordo del USS Samuel Chase durante el Día D. Los hombres llevaban tanto peso que, en vez de bajar a los lanchones por las redes de embarque, subieron directamente a ellos mientras estaban todavía suspendidos de los pescantes. A juzgar por la luz, se trata posiblemente de la segunda oleada de asalto. (NARA)

Cada equipo de combate regimental tenía asignado un batallón de carros que le diera fuego de apoyo: el 741.° Batallón de Carros con el 16.° RCT, y el 743.° Batallón con el 116.° RCT.

La tarea de eliminar la batería de artillería alemana de Pointe du Hoc fue encomendada al Grupo Provisional de Ranger, formado por los Batallones de Ranger 2 y 5, dos unidades de élite. Como la batería estaba en lo alto de un acantilado, el grupo desarrolló una serie de soluciones técnicas para poder escalar con rapidez las paredes bajo el fuego. Se adaptaron escaleras en las bodegas de los camiones anfibios DUKW, que resultaron difíciles de utilizar a menos que estuviesen firmemente asentadas en la base del acantilado, así que los ranger se inventaron un tipo de rezón que era propulsado por un cohete estándar de 50 mm disparado por un lanzador portátil. Los equipos de asalto llevarían también cuerdas de escalada y escaleras ligeras. El asalto principal correría a cargo de los 225 hombres de la Fuerza A, compuesta por las Compañías E y F del 2.° Ranger, que escalarían la cara oriental de Pointe du Hoc, y por la Compañía D, que atacaría la cara occidental. La Fuerza B, basada en la Compañía D del 2.° Ranger, escalaría el acantilado del vecino promontorio de la Pointe du Raz de la Percée para eliminar las posiciones alemanas que allí había. La Fuerza C, que consistía en el resto del 2.° Ranger y en todo el 5.° Ranger, se mantendría frente a la costa durante el asalto inicial, para reforzar a la Fuerza A si todo salía de acuerdo con el plan, pero para desembarcar con el 116.° RCT si la misión fallaba y se tenía que asaltar Pointe du Hoc desde el lado de tierra. Esta misión estaba considerada la más peligrosa de todo el Día D, y es por ello que se asignó a los ranger.

Los otros elementos clave de las oleadas iniciales eran los Equipos de Asalto de Brecha de la Fuerza Operativa Especial de Ingenieros. Cada uno de estos 16 equipos estaba formado por los 13 hombres de la Unidad Naval de Demolición de Combate (NCDU en inglés) y los 28 de un grupo de zapadores del Ejército; estos últimos procedían de las dos unidades que daban apoyo a las oleadas de asalto, los Batallones de Ingenieros de Combate 146 y 299. La misión de cada equipo consistía en abrir un pasillo de 50 metros de ancho entre las obstrucciones de la playa para que las oleadas posteriores de lanchones de asalto pudiesen pasar por ellos cuando subiese la

marea. Cada equipo contaba con un carro M-4 con pala allanadora que llegaría separadamente en un LCT.

ORDEN DE BATALLA ESTADOUNIDENSE EN LA PLAYA OMAHA

V Cuerpo	**Gral. div. Leonard T. Gerow**
1.ª División de Infantería	Gral. div. Clarence R. Huebner
29.ª División de Infantería	Gral. div. Charles H. Gebhardt
Grupo Provisional de Ranger	Tte. col. James Rudder
5.ª Brigada Especial de Ingenieros	Col. William Bridges
6.ª Brigada Especial de Ingenieros	Col. Paul Thompson
Fuerza O	
16.º Equipo de Combate Regimental	
16.º Regimiento de Infantería	Col. George Taylor
741.º Batallón de Carros	
Fuerza Operativa Especial de Ingenieros (b)	
7.º Batallón de Artillería de Campaña	
62.º Batallón Acorazado de Artillería de Campaña	
197.º Batallón Antiaéreo (ATP)	
1.er Batallón de Ingenieros	
5.ª Brigada Especial de Ingenieros (-)	
20.º Batallón de Ingenieros de Combate	
81.º Batallón de Armas Químicas (motorizado)	
116.º Equipo de Combate Regimental	
116.º Regimiento de Infantería	Col. Charles Canham
2.º Batallón de Ranger	
5.º Batallón de Ranger	
743.º Batallón de Carros	
Fuerza Operativa Especial de Ingenieros	
58.º Batallón Acorazado de Artillería de Campaña	
111.º Batallón de Artillería de Campaña	
6.ª Brigada Especial de Ingenieros (-)	
112.º Batallón de Ingenieros de Combate	
121.º Batallón de Ingenieros	
81.º Batallón de Armas Químicas	
467.º Batallón de Armas Antiaéreas Automáticas (ATP)	
461.ª Compañía de Camiones Anfibios	
18.º Equipo de Combate Regimental	
18.º Regimiento de Infantería	Col. George Smith, Jr.
745.º Batallón de Carros	
32.º Batallón de Artillería de Campaña	
5.º Batallón de Artillería de Campaña	
5.ª Brigada Especial de Ingenieros (-)	
Fuerza B	
115.º Equipo de Combate Regimental	
115.º Regimiento de Infantería	Col. Eugene Slappey
110.º Batallón de Artillería de Campaña	
175.º Equipo de Combate Regimental	
175.º Regimiento de Infantería	Col. Paul Goode
26.º Equipo de Combate Regimental	
26.º Regimiento de Infantería	Col. John Seitz
33.º Batallón de Artillería de Campaña	

EL DÍA D

LAS OPERACIONES INICIALES

El Día D tenía que haber sido el 5 de junio, pero el tiempo en el canal de la Mancha era tan malo que hubo que posponerlo al 6 de junio. El servicio meteorológico alemán en el Atlántico había sido intoxicado por los Aliados en los meses precedentes y, como resultado de ello, la mayoría de los altos mandos alemanes estaba convencido de que cualquier operación de desembarco sería impensable durante varios días, hasta que escampase el tiempo. De hecho, Rommel estaba en Alemania y diversos jefes y generales se encontraban lejos de sus puestos, participando en unos juegos de Estado Mayor. El general Dollman había reducido el estado de alerta de todas sus tropas, convencido de que ese pésimo tiempo impediría cualquier actividad aliada.

Hacia las 22:15 horas del 5 de junio, las secciones de información de varios cuarteles generales alemanes captaron un mensaje de radio en clave para la Resistencia francesa, que significaba que la invasión empezaría en las 48 horas siguientes. Se enviaron aviones de reconocimiento por el canal de la Mancha, pero muchos oficiales creían que era una falsa alarma. El Séptimo Ejército, en Normandía, no fue puesto en alerta.

A las 00:30 horas del día 6, los dragaminas aliados empezaron a abrir pasillos por las zonas que se sabían minadas, guiados por unos marcadores colocados en las playas por submarinos de bolsillo. De hecho, los alemanes aún no habían sembrado ningún área de minas importante al largo de la playa Omaha. A las 03:00 horas, la Task Force O llegó a 23.000 m al largo de la playa Omaha y echó el ancla para preparar los lanchones. A las 03:30

Los LCVP empiezan a navegar hacia la playa el Día D bajo la atenta mirada del USS *Augusta*, buque insignia de la Fuerza Operativa Occidental. Los lanchones tenían que cubrir doce millas hasta tierra con olas de casi metro y medio de altura. El censor de la Marina ha tapado parcialmente los palos de radar del buque. (NARA)

Vista del interior de un LCVP del 16.° RCT de la 1.ª División de Infantería durante su navegación hacia la playa Omaha. Se observan perfectamente las fundas de plástico de los fusiles. (NARA)

horas, las tropas de asalto fueron llamadas a sus puestos de embarque en los buques y subieron a los lanchones a las 04:15 horas. Las lanchas de desembarco fueron alejándose gradualmente de los buques de transporte durante la hora siguiente con la idea de llegar al punto de reunión a las 06:00 horas. La mar estaba picada, con olas de un metro a un metro y veinte, y alguna ola de interferencia[1] ocasional de hasta metro ochenta. El viento era racheado del noroeste, de 10 a 18 nudos. En consecuencia, más de la mitad de las tropas de asalto estaban seriamente mareadas incluso antes de la aproximación final a la playa.

Las unidades de la Wehrmacht fueron alertadas a la 01:00 horas, cuando el cuartel general del 84.° Cuerpo empezó a recibir informes de lanzamientos de paracaidistas en los sectores adyacentes de la 716.ª División de Infantería. Aunque la playa Omaha no estaba en la zona de salto de las Divisiones Aerotransportadas 82 y 101, la dispersión de los lanzamientos supuso que pequeños grupos de hombres fuesen a caer en las posiciones del GR.914 al oeste de Omaha y cerca de las baterías del II/AR.352 detrás de la misma. Durante la noche se sucedieron los informes de aterrizaje de paracaidistas y planeadores en sectores vecinos. A las 03:10 horas, el general Marcks ordenó que la reserva del cuerpo, el Kampfgruppe Meyer, empezara a moverse hacia Montmartin-Deville para mantener abiertas las rutas entre la 709.ª División en la playa Utah y la 352.ª División en Omaha. Esta decisión de enviar las reservas tras los paracaidistas demostró ser prematura y un error serio. Horas después, esta fuerza iba a ser necesaria con urgencia en la dirección contraria. Así, el Kampfgruppe Meyer pasó gran parte de la mañana marchando hacia el oeste, para ser luego enviado al cabo de unas horas en sentido opuesto, y todo ello bajo ataque aéreo. Las posiciones de artillería de la división empezaron a ser atacadas por la aviación hacia las

[1] Una ola de interferencia es una de gran altura que resulta de la interacción de dos patrones de olas opuestos.

17. **La L/16.º de Infantería manda patrullas hacia Cabourg, pero son detenidas por el reducto WN-63.**

8. **La L/16.º de Infantería asalta el reducto WN-60 y, tras rebasarlo, avanza hacia Le Garde Hameau.**

9. **Elementos aislados del 16.º RCT intentan rebasar el reducto WN-61, sin éxito.**

2. **Elementos de las E/16.º, F/16.º y E/116.º se desvían al este y desembarcan en el lado oriental de Fox Green, delante del reducto WN-61, y sufren fuertes pérdidas. Los Equipos de Asalto de Brecha no pueden despejar obstáculos debido a los heridos.**

1. **La L/16.º de Infantería desembarca bajo el acantilado del este de Fox Green en vez de en pleno sector.**

3. **Pelotones de la F/16.º de Infantería aterran en el lado oeste de Fox Green en vez de al este de Easy Red. El fuego del reducto WN-62 impide que los Equipos de Asalto de Brecha despejen obstáculos.**

4. **Elementos del 741.º Batallón de Carros y las E/16.º y E/116.º de Infantería desembarcan en el lado oriental de Easy Red.**

5. **Elementos de la E/116.º de Infantería desembarcan en Easy Red en vez de en Easy Green.**

6. **La G/116.º de Infantería desembarca en el lado este de Easy Green en vez de en Dog White (véase el mapa de las páginas 48-49).**

COLLEVILLE
CABOURG
LE GARDE HAMEAU
RIERA F-1
RIERA E-3
COLLEVILLE
Fox Red
Fox Green
Easy Red
A
B
C
D
I
J

FUERZAS ESTADOUNIDENSES

1 Cía. L, 16.º de Infantería
1a Lugar desembarco previsto L/16.º Inf.º
2a Lugar desembarco previsto I/16.º Inf.º (desembarcó media hora tarde en el extremo este de Fox Green)
3 Cía. F, 16.º de Infantería
3a Lugar desembarco previsto F/16.º Inf.º
4 741.º Batallón de Carros
4a Lugar desembarco previsto 741.º Bón.
5 Cía. E, 16.º de Infantería
5a Lugar desembarco previsto E/16.º Inf.º
6 Cía. E, 116.º de Infantería
6a Lugar desembarco previsto E/116.º Inf.º
7 Cía. G, 116.º Inf.º (lugar de desembarco previsto, más al este en Dog White (véase mapa páginas 48-49)
8 Cía. F, 116.º de Infantería
8a Lugar desembarco previsto F/116.º Inf.º

Equipos de Asalto de Brecha

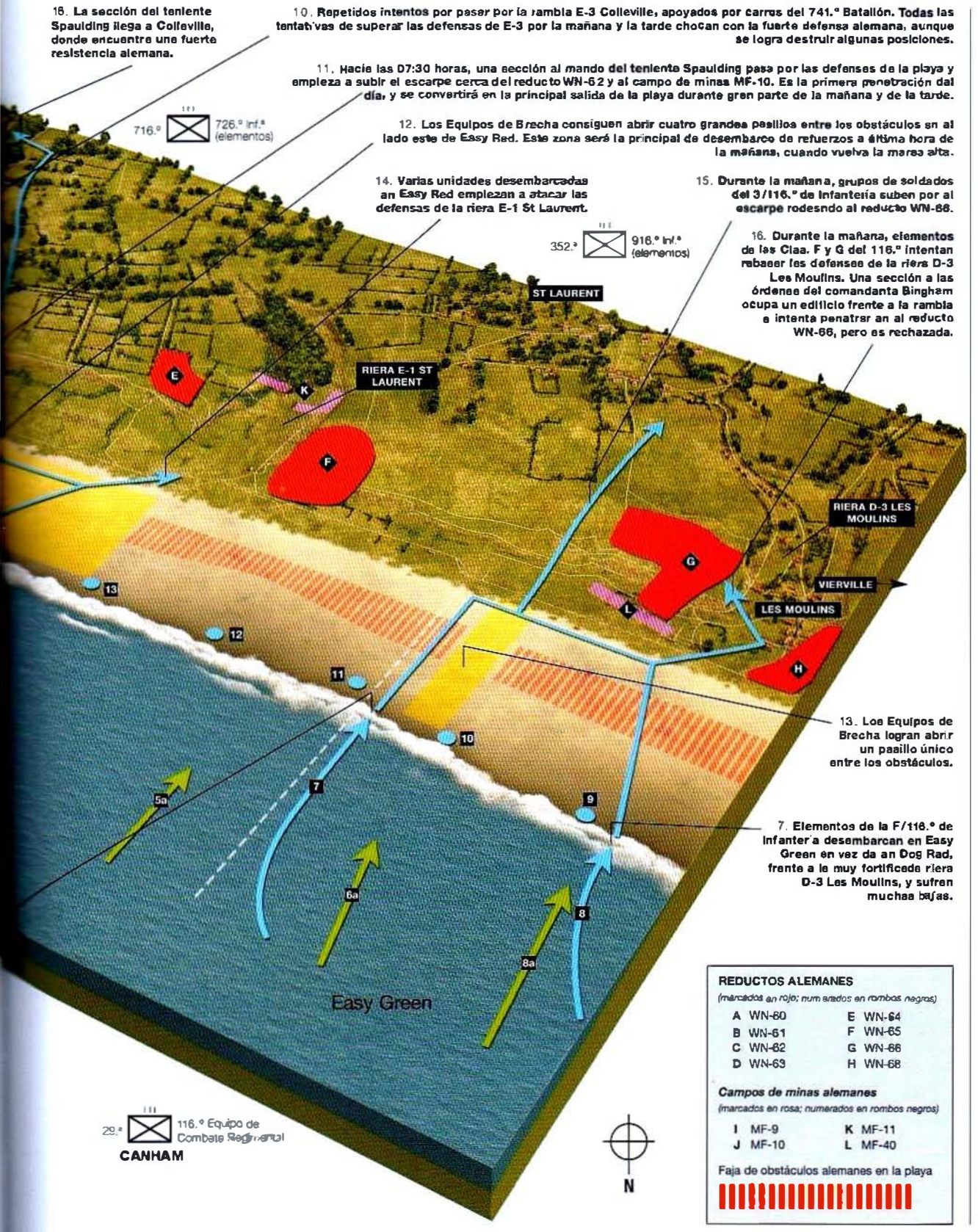
9 Equipo de Asalto de Brecha 7
10 Equipo de Asalto de Brecha 8
11 Equipo de Asalto de Brecha 9
12 Equipo de Asalto de Brecha 10
13 Equipo de Asalto de Brecha 11
14 Equipo de Asalto de Brecha 12
15 Equipo de Asalto de Brecha 13
16 Equipo de Asalto de Brecha 14
17 Equipo de Asalto de Brecha 15
18 Equipo de Asalto de Brecha 16

pasillo abierto entre los obstáculos de la playa

1.º 16.º Equipo de Combate Regimental
TAYLOR

LA PLAYA OMAHA SECTOR DEL 16.º RCT

6 de junio de 1944, a partir de las 06:30 horas. Visto desde el noroeste, muestra los desembarcos del 16.º RCT en los sectores Fox y Easy, en el extremo oriental de Omaha. La primera oleada sufrió fuertes pérdidas, pero con la llegada de la segunda, las tropas de Estados Unidos empezaron a subir por los escarpes y a superar las defensas alemanas.



18. La sección del teniente Spaulding llega a Colleville, donde encuentra una fuerte resistencia alemana.

10. Repetidos intentos por pasar por la rambla E-3 Colleville, apoyados por carros del 741.º Batallón. Todas las tentativas de superar las defensas de E-3 por la mañana y la tarde chocan con la fuerte defensa alemana, aunque se logra destruir algunas posiciones.

11. Hacia las 07:30 horas, una sección al mando del teniente Spaulding pasa por las defenses de la playa y empieza a subir el escarpe cerca del reducto WN-62 y al campo de minas MF-10. Es la primera penetración del día, y se convertirá en la principal salida de la playa durante gran parte de la mañana y de la tarde.

12. Los Equipos de Brecha consiguen abrir cuatro grandes pasillos entre los obstáculos en al lado este de Easy Red. Este zona será la principal de desembarco de refuerzos a última hora de la mañana, cuando vuelva la marea alta.

14. Varias unidades desembarcadas an Easy Red empiezan a atacar las defensas de la riera E-1 St Laurent.

15. Durante la mañana, grupos de soldados del 3/116.º de Infantería suben por al escarpe rodeando al reducto WN-66.

16. Durante la mañana, elementos de las Clas. F y G del 116.º intentan rebasar les defenses de la riera D-3 Les Moulins. Una sección a las órdenes del comandante Bingham ocupa un edificio frente a la rambla e intenta penatrar an al reducto WN-66, pero es rechazada.

13. Los Equipos de Brecha logran abrir un pasillo único entre los obstáculos.

7. Elementos de la F/116.º de Infantería desembarcan en Easy Green en vez da an Dog Rad, frente a le muy fortificada riera D-3 Les Moulins, y sufren muchas bajas.

REDUCTOS ALEMANES

(marcados en rojo; num erados en rombos negros)

A WN-60	E WN-64
B WN-61	F WN-65
C WN-62	G WN-66
D WN-63	H WN-68

Campos de minas alemanes

(marcados en rosa; numerados en rombos negros)

I MF-9	K MF-11
J MF-10	L MF-40

Faja de obstáculos alemanes en la playa

03:20 horas, produciéndose incursiones especialmente fuertes en Pointe du Hoc a las 03:35 horas. La oscuridad ocultaba a la fuerza naval aliada, pues, con una visibilidad de 15 km, el fondeadero estaba fuera de alcance. Los primeros informes de presencia de buques aliados llegaron del flanco derecho de las posiciones de la 352.ª División a las 05:02 horas, y hacia las 05:20 se había divisado ya un gran número de barcos desplazándose por el horizonte.

La Task Force O empezaba a acercarse a la playa Omaha y los acorazados y los destructores iniciaron el bombardeo preliminar a las 05:45 horas, manteniéndolo hasta las 06:25 horas. Muchas posiciones alemanas situadas tierra adentro informaron de que era un ataque aéreo. Los objetivos iniciales estaban detrás de la playa, y al amanecer los buques empezaron a batir blancos específicos en la propia costa. El bombardeo aéreo de las posiciones tierra adentro comenzó a las 06:00 horas, pero la decisión de retrasar la liberación de las bombas 30 segundos después de haber rebasado la costa hizo que ninguna de las bombas cayese allí donde debía; la mayoría explosionaron inofensivamente en los pastos que había al sur de la playa. De los 446 bombarderos B-24 que tomaron parte, 329 arrojaron 13.000 bombas. A las 06:10 horas, cinco monitores LCG(L) se aproximaron a la playa y sumaron sus cañones al bombardeo naval. Y unos momentos antes de la Hora H, nueve LCT(R) se acercaron también y dispararon 9.000 cohetes; éstos, sin embargo, fueron una gran decepción por su escasa precisión, pues ninguno de ellos cayó en la playa.

LA PRIMERA OLEADA DE ASALTO, 05:30-07:00 HORAS

Se suponía que las cuatro compañías de carros DD iban a ser lanzadas desde los LCT hacia las 05:30 horas para que tuviesen tiempo de cubrir los 5.000 metros hasta la playa para la Hora H, las 06:30 horas. El marino al mando de los ocho lanchones que llevaban los DD del 743.º Batallón de Carros estaba convencido de que la mar era demasiado mala para que navegasen los carros, y llegó un acuerdo con el comandante de lo mismos para llevarlos hasta la propia playa. Los LCT depositaron los carros en las playas Dog Green y Dog Red a partir de las 06:29 horas. La Compañía B, que tocó tierra

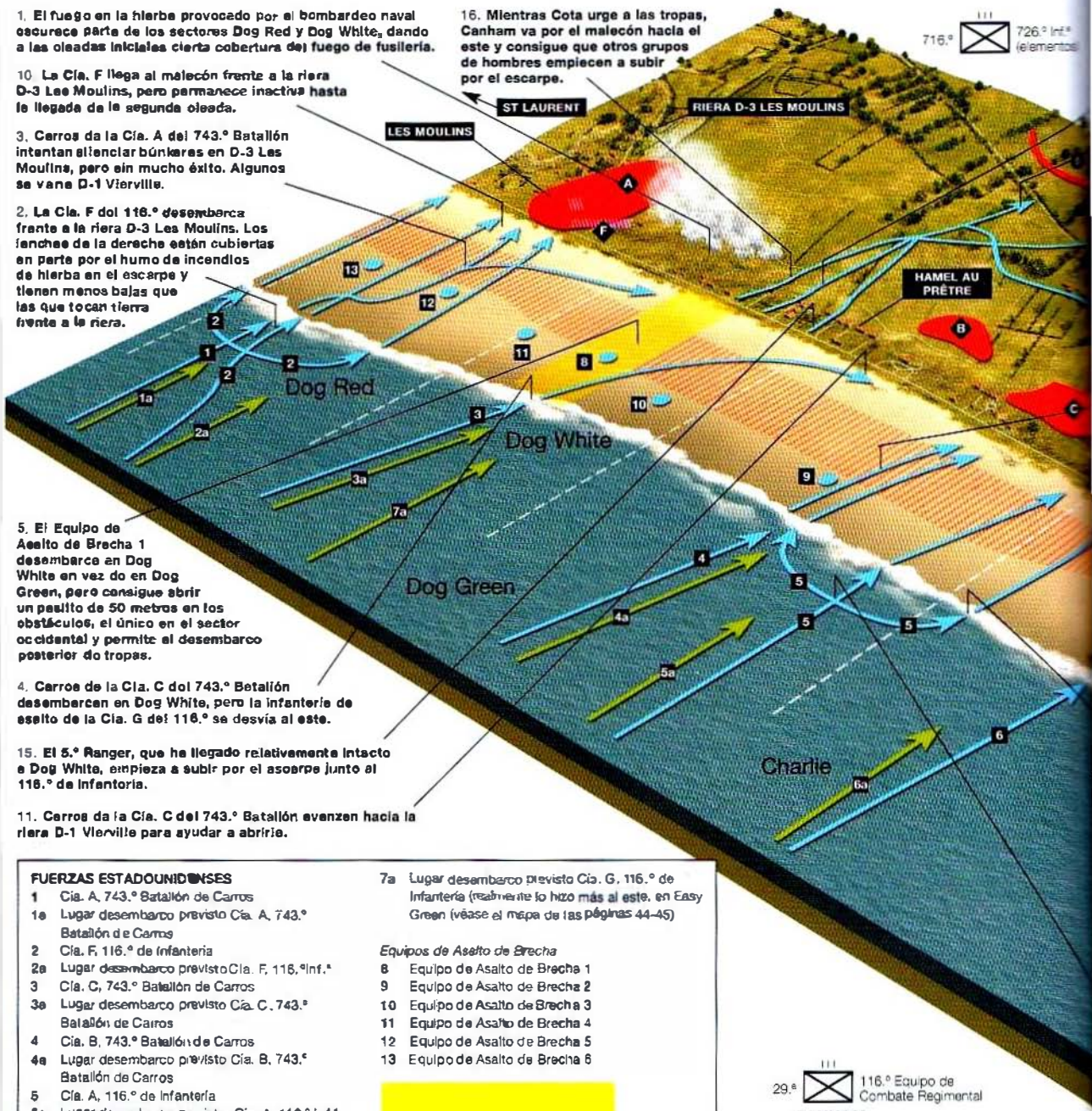
Cuando se aproximaba a la playa, un LCVP del USS *Samuel Chase* con el timonel D. Nivens a la caña fue barrido por fuego de ametralladora alemán, que detonó explosivos que llevaban los soldados y causó un incendio. El lanchón logró llegar a tierra y regresó a su buque. (NARA)

Aproximación final de los LCVP que llevaban al 16.º RCT desde el USS *Samuel Chass* durante la segunda oleada del Día D, hacia las 07:30 horas. La tropa del lanchón que hay delante ya ha desembarcado e intenta llegar a tierra firme. (NARA)

frente a la riera de Vierville (Salida D-1), fue objeto de un fuerte fuego contracarro. El LCT que llevaba al jefe de la compañía se hundió de inmediato frente al rompiente, y otros cuatro carros quedaron fuera de combate antes de alcanzar tierra firme. El fuego de ametralladora de los fortines alemanes dañó otros LCT, pero todos ellos pudieron retirarse sin problemas. La Compañía A, con carros estándar dotados de chimeneas de vadeo, desembarcó casi al mismo tiempo, por lo que llegaron a tierra 40 de los 48 carros embarcados.

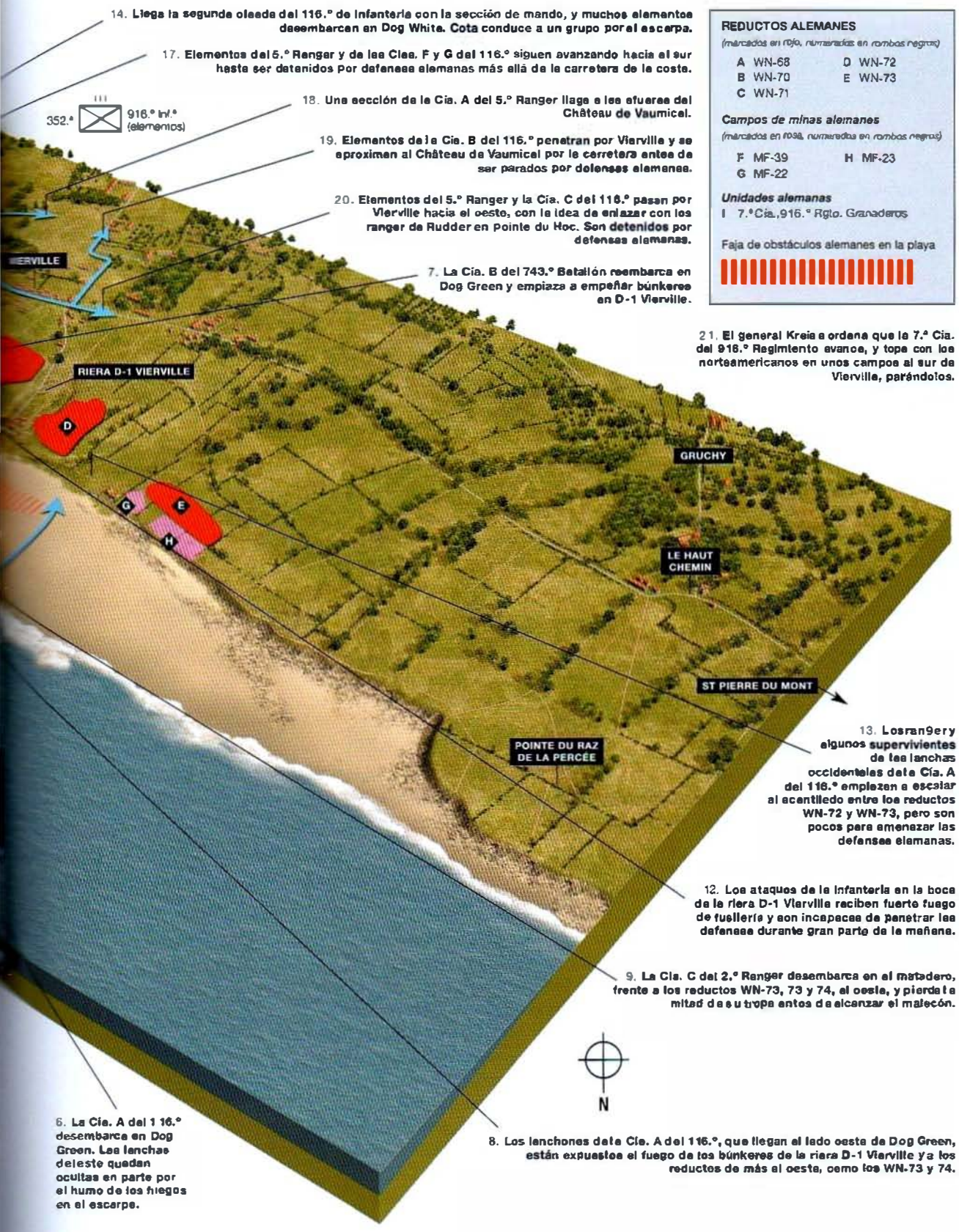
Al oeste la situación era mucho peor. Los dos capitanes del 741.º Batallón de Carros tenían más graduación que los oficiales de Marina e insistieron en que los carros DD fuesen lanzados según lo establecido, a 5.000 metros de tierra, a las 05:40 horas. Los carros encontraron problemas de inmediato para entrar en el agua y algunos se hundieron al instante al rompérseles las frágiles pantallas de lona. Todos intentaron navegar hasta tierra, pero la combinación del viento, el estado del mar y las corrientes marcales

El sector más letal de la playa Omaha para la oleada inicial era el extremo occidental, en las playas Charlie y Dog Green. Esta vista aérea de 1945 muestra la forma en que los reductos alemanes en lo alto de la Pointe du Raz de la Percée (a la derecha) podían batir la playa en enfilada. Arriba, a la izquierda, se encuentra la riera D-1 Vierville. (NARA)


1. El fuego en la hierba provocado por el bombardeo naval oscurece parte de los sectores Dog Red y Dog White, dando a las oleadas iniciales cierta cobertura del fuego de fusilería.
10. La Cía. F llega al malecón frente a la riera D-3 Les Moulins, pero permanece inactiva hasta la llegada de la segunda oleada.
3. Carros de la Cía. A del 743.º Batallón intentan silenciar búnkeres en D-3 Les Moulins, pero sin mucho éxito. Algunos se varan D-1 Vierville.
2. La Cía. F del 116.º desembarca frente a la riera D-3 Les Moulins. Los flancos de la derecha están cubiertas en parte por el humo de incendios de hierba en el escarpe y tienen menos bajas que las que tocan tierra frente a la riera.
16. Mientras Cota urge a las tropas, Canham va por el malecón hacia el este y consigue que otros grupos de hombres empiecen a subir por el escarpe.
5. El Equipo de Asalto de Brecha 1 desembarca en Dog White en vez de en Dog Green, pero consigue abrir un pasillo de 50 metros en los obstáculos, el único en el sector occidental y permite el desembarco posterior de tropas.
4. Carros de la Cía. C del 743.º Batallón desembarcan en Dog White, pero la infantería de asalto de la Cía. G del 116.º se desvía al este.
15. El 5.º Ranger, que ha llegado relativamente intacto a Dog White, empieza a subir por el escarpe junto al 116.º de infantería.
11. Carros de la Cía. C del 743.º Batallón avanzan hacia la riera D-1 Vierville para ayudar a abrirla.
ST LAURENT
LES MOULINS
RIERA D-3 LES MOULINS
HAMEL AU PRÊTRE
716.º
726.º Inf.º (elementos)
Dog Red
Dog White
Dog Green
Charlie
29.º
116.º Equipo de Combate Regimental
CANHAM
FUERZAS ESTADOUNIDENSES
1 Cía. A, 743.º Batallón de Carros
1a Lugar desembarco previsto Cía. A, 743.º Batallón de Carros
2 Cía. F, 116.º de infantería
2a Lugar desembarco previsto Cía. F, 116.º Inf.º
3 Cía. C, 743.º Batallón de Carros
3a Lugar desembarco previsto Cía. C, 743.º Batallón de Carros
4 Cía. B, 743.º Batallón de Carros
4a Lugar desembarco previsto Cía. B, 743.º Batallón de Carros
5 Cía. A, 116.º de infantería
5a Lugar desembarco previsto, Cía. A, 116.º Inf.º
6 Cía. C, 2.º Batallón Ranger
6a Lugar desembarco previsto Cía. C, 2.º Batallón Ranger
7a Lugar desembarco previsto Cía. G, 116.º de infantería (realmente lo hizo más al este, en Easy Green (véase el mapa de las páginas 44-45)
Equipos de Asalto de Brecha
8 Equipo de Asalto de Brecha 1
9 Equipo de Asalto de Brecha 2
10 Equipo de Asalto de Brecha 3
11 Equipo de Asalto de Brecha 4
12 Equipo de Asalto de Brecha 5
13 Equipo de Asalto de Brecha 6
pasillo abierto entre los obstáculos de la playa

LA PLAYA OMAHA SECTOR DEL 116.º RCT

6 de junio de 1944, a partir de las 06:29 horas. Visto desde el noroeste, muestra los desembarcos del 116.º RCT en los sectores Dog y Charlie, en el extremo occidental de Omaha. Como en el sector oriental, las tropas de la primera oleada tuvieron muchas bajas. Sin embargo, los esfuerzos del general Norman «Dutch» Cota y del teniente coronel Charles Canham ayudaron a las tropas a recobrar el impulso y empezar a presionar hacia el interior.


14. Llega la segunda oleada del 116.° de infantería con la sección de mando, y muchos elementos desembarcan en Dog White. Cota conduce a un grupo por el escarpe.
17. Elementos del 5.° Ranger y de las Cías. F y G del 116.° siguen avanzando hacia el sur hasta ser detenidos por defensas alemanas más allá de la carretera de la costa.
352.ª
916.° Inf.° (elementos)
18. Una sección de la Cía. A del 5.° Ranger llega a las afueras del Château de Vaumicel.
19. Elementos de la Cía. B del 116.° penetran por Vierville y se aproximan al Château de Vaumicel por la carretera antes de ser parados por defensas alemanas.
20. Elementos del 5.° Ranger y la Cía. C del 116.° pasan por Vierville hacia el oeste, con la idea de enlazar con los ranger de Rudder en Pointe du Hoc. Son detenidos por defensas alemanas.
VIERVILLE
7. La Cía. B del 743.° Batallón desembarca en Dog Green y empieza a emplazar búnkeres en D-1 Vierville.
REDUCTOS ALEMANES
(marcados en rojo, numerados en rombos negros)
A WN-68
B WN-70
C WN-71
D WN-72
E WN-73
Campos de minas alemanes
(marcados en rosa, numerados en rombos negros)
F MF-39
G MF-22
H MF-23
Unidades alemanas
I 7.ª Cía., 916.° Rgto. Granaderos
Faja de obstáculos alemanes en la playa
21. El general Kraiss ordena que la 7.ª Cía. del 916.° Regimiento avance, y tope con los norteamericanos en unos campos al sur de Vierville, parándolos.
RIERA D-1 VIERVILLE
D
G
E
H
GRUCHY
LE HAUT CHEMIN
ST PIERRE DU MONT
POINTE DU RAZ DE LA PERCÉE
13. Los rangers y algunos supervivientes de las lanchas occidentales de la Cía. A del 116.° empiezan a escalar al acantilado entre los reductos WN-72 y WN-73, pero son pocos para amenazar las defensas alemanas.
12. Los ataques de la infantería en la boca de la riera D-1 Vierville reciben fuerte fuego de fusilería y son incapaces de penetrar las defensas durante gran parte de la mañana.
9. La Cía. C del 2.° Ranger desembarca en el matadero, frente a los reductos WN-73, 73 y 74, al oeste, y pierde la mitad de su tropa antes de alcanzar el malecón.
N
6. La Cía. A del 116.° desembarca en Dog Green. Las lanchas del este quedan ocultas en parte por el humo de los fuegos en el escarpe.
8. Las lanchonas de la Cía. A del 116.°, que llegan al lado oeste de Dog Green, están expuestas al fuego de los búnkeres de la riera D-1 Vierville y a los reductos de más al oeste, como los WN-73 y 74.

La enorme mortandad habida en la playa Omaha quedó de manifiesto cuando la marea empezó a retirarse a primera hora de la tarde. Más de un tercio de los 1.450 hombres de la primera oleada de asalto fueron bajas. (NARA)

hundieron todos los carros de la Compañía B, salvo dos. De sus tripulantes, 33 se ahogaron y el resto fue rescatado por los barcos que les acompañaban. Al ver que el primero de los cuatro DD que llevaba a bordo se hundía nada más abandonar la rampa, el joven patrón del LCT-600 decidió dejar los otros tres directamente en la playa. Como resultado, de los 33 Sherman DD del 741.º Batallón, sólo cinco aterraron en Easy Red. Detrás de las dos desdichadas compañías de los DD venía la Compañía A con carros M-4A1 con chimeneas de vadeo; cada LCT llevaba dos carros ordinarios y uno con pala allanadora. El desgraciado 741.º Batallón perdió dos M-4 y un carro bulldozer cuando su LCT dio con una mina y se hundió. En consecuencia, sólo 18 de sus 48 carros llegaron a tierra, y tres fueron inutilizados de inmediato por el fuego contracarro. A pesar de las graves pérdidas sufridas, los demás vehículos intentaron llevar a cabo su misión y empezaron a cañonear búnkeres y obras defensivas.

La primera oleada de asalto, que consistía en 1.450 hombres en ocho compañías de infantería y los Equipos de Asalto de Brecha, empezó a desembarcar a las 06:31 horas. Cada LCVP o LCA llevaba normalmente 31 hombres y un oficial, a razón de seis lanchones por compañía. Pocos LCVP consiguieron llegar a la propia playa, pues la mayoría encallaron en las barras de arena que hay entre 50 y 100 m de la misma. Cuando bajaron las rampas, los lanchones fueron fusilados por las ametralladoras alemanas. Algunos GI (Ground Infantrymen, literalmente, «infantes de tierra») tuvieron que vadear con el agua al cuello bajo ese fuego salvaje. La tropa de las oleadas de asalto llevaba mucho más equipo que la infantería ordinaria, incluidas cargas explosivas y suministros adicionales, lo que dificultaba muchísimo su movilidad en el agua. Agotados y marcados, los supervivientes pusieron pie en tierra y se encontraron con que no había dónde abrigarse. No había los esperados cráteres de bombas, y sí 200 metros que cubrir hasta la única protección posible: el pedregal y el malecón. Muchos hombres simplemente se desplomaron o intentaron guarecerse tras los obstáculos de la playa.

Las condiciones variaban de un sector a otro. La Compañía C del 116.º RCT, que aterró al oeste de la rambla D-3 Les Moulins, encontró menos fuego de fusilería que en otras zonas, pues los incendios en la hierba provocados por el bombardeo naval oscurecían parcialmente la zona. La Compañía F, que llegó justo enfrente de D-3 Les Moulins, quedó en parte cubierta por el humo, pero las tres secciones más al este quedaron expuestas y tenían ya un 50 por ciento de bajas cuando alcanzaron a cubrirse en la barra de guijarros. La Compañía A del 116.º RCT y la Compañía C del 2.º Ranger, que desembarcaron más al oeste, en Dog Green, frente a la salida D-1 Vierville, fueron masacradas por el fuego más intenso de cualquier zona del sector del 116.º RCT. No sólo estaban las fortificaciones de la salida en sí, sino también el fuego en enfilada desde los reductos WN-72 y WN-73 en lo alto del promontorio de la Pointe du Raz de la Percée, en su flanco derecho. El primer lanchón de la Compañía A embarrancó a mil metros de la playa, en aguas profundas, y pocos hombres lograron llegar a tierra. Un LCA fue alcanzado por cuatro granadas de mortero en rápida sucesión y se desintegró. En el LCA del capitán de la compañía murieron todos los soldados. En cuestión de momentos habían muerto la mayoría de los oficiales y suboficiales de la compañía, y dos tercios de la Cía. A del 116.º de Infantería eran bajas. El 1/116.º de Infantería perdió tres de sus cuatro jefes de compañía y 16 jefes de sección antes siquiera de alcanzar la playa. Sin mandos y sometidos a un fuego intenso, los supervivientes se protegieron detrás de cualquier abrigo posible, muchas veces los propios obstáculos alemanes. La compañía del 2.º Ranger perdió 3,5 de sus 64 hombres antes de llegar a la base del acantilado en el borde oriental de la playa. (Esta matanza, en concreto, es la que refleja la secuencia inicial de la película *Salvar al soldado Ryan*.)

Al este, en las playas asaltadas por el 16.º RCT, la situación era de un caos sangriento. Problemas con el control de las lanchas y la fuerte corriente provocó que muchas de ellas derivasen hacia el este y muchas unidades desembarcaran lejos de sus objetivos. La zona de Easy Red entre las salidas de St Laurent y Colleville era una de las menos defendidas, y dos secciones de la Cía. E del 16.º RCT llegaron hasta el pedregal con bajas modestas pero también con poco equipo pesado, que habían abandonado mientras vadeaban hasta tierra. Más al este, una sección de la Cía. F fue objeto de un pesado fuego automático cuando desembarcaba de su LCVP con agua al cuello, y sólo 14 hombres llegaron a tierra. El fuego era aún más intenso en Fox Green, donde desembarcó también la Cía. F, frente a la cañada E-3 Colleville. Muchas de las bajas se produjeron en cuanto se bajaron las rampas: las ametralladoras segaron a la tropa. En uno de los LCVP, sólo siete de sus 32 ocupantes se salvaron. En cuestión de momentos, la Cía. F había perdido seis oficiales y la mitad de la tropa. La Cía. E del 116.º RCT se desvió más que ninguna otra y fue a parar a Fox Green, donde perdió a un tercio de sus hombres, incluido el capitán, antes de llegar al pedregal.

Las otras dos compañías del 16.º RCT tenían que desembarcar también en Fox Green, pero la Cía. L derivó al este y llegó 30 minutos tarde al extremo oriental de la playa. Aunque tuvo un 35 por ciento de bajas, fue la única compañía de la primera oleada de asalto que conservó su coherencia como unidad. La Cía. I se desorientó todavía más y se fue aún más al este antes de poder corregir su posición. Desembarcó una hora y media tarde, frente al acantilado del extremo oriental de Fox Green.

Las graves pérdidas de la infantería se produjeron también entre los Equipos de Asalto de Brecha. El Equipo 11 tocó tierra frente a la rambla

La Compañía L del 16.º de Infantería se desvió al este de su lugar de desembarco previsto y acabó en el extremo oriental de la playa Omaha, debajo del acantilado próximo al sector Fox Green. El capitán resultó muerto, pero los demás oficiales reunieron la compañía para atacar el reducto WN-60, situado en lo alto de dicho acantilado. (NARA)

E-1 St Laurent y, mientras arrastraba su bote neumático cargado de explosivos, una granada de artillería dio en las cargas de demolición y volatilizó a todo el personal. El Equipo 15, cerca de la riera E-3 Colleville, sufrió la misma suerte cuando otra granada alcanzó los explosivos del vecino Equipo 14 cuando todavía estaba en su LCM, matando a toda su gente. El Equipo 12 logró colocar sus cargas en los obstáculos de la playa Easy Red, pero no se atrevió a detonarlas porque en los alrededores yacían numerosos infantes heridos. Una granada de mortero dio en uno de los cordones detonadores, y las explosiones resultantes mataron a la mayoría del equipo y a muchos de los infantes heridos. El Equipo 13 estaba trabajando en los obstáculos cuando el fuego alemán prendió fuego a una de las cargas, matando a varios miembros. El Equipo 7 estaba a punto de despejar un pasillo entre los obstáculos cuando un LCM chocó en la barrera exterior y activó varias minas Teller. Estos equipos tenían que haber tenido el apoyo de carros M-4 con pala allanadora, pero sólo seis de los 16 previstos llegaron a tierra y tres de éstos quedaron pronto fuera de combate. Al acabar el día, sólo quedaba uno en funcionamiento. Pese a las fuertes pérdidas sufridas frente a la riera E-3 Colleville, varios equipos de brecha desembarcaron más al este de lo planeado y ayudaron a abrir cuatro pasillos a lo largo de la playa entre las salidas E-1 y E-3. Esto tuvo luego una gran importancia, pues este pasadizo resultó ser el único lo bastante ancho para que pasara un gran número de lanchones de desembarco.

Las primeras infiltraciones por las líneas alemanas tuvieron lugar hacia las 07:20 horas. El coraje no es la falta de miedo, sino la capacidad de actuar a pesar del miedo. Pese al terrible fuego de armas portátiles, morteros y artillería, un puñado de soldados empezó a actuar positivamente. Muchos jefes de escuadra y de sección intentaron llevar adelante a sus hombres, pero la mayoría fueron abatidos. En cuanto los zapadores abrieron un paso por las alambradas, el sargento Philip Streczyk, de la Cía. E del 16.º RCT, corrió por la brecha de la base del escarpe al oeste de E-3 Colleville. Con fuego de cobertura de la Cía. G, el teniente John Spalding reunió un grupo equiva-

Una ascuadra de ametralladora de la Compañía L del 16.º da Infantería avanza bajo la protección del acantilado del extremo esta da la playa Omaha durante al asfuerzo inicial por pasar la riara F-1 y capturar al reducto WN-60. (NARA)

lente a una sección y le siguió. Esta pequeña fuerza empezó a atacar el reducto WN-62 por detrás. Mientras tanto, la mahrecha Cía. F del 16.º RCT atacó los blocaos de WN-62 por el frente y eliminó uno de ellos con nn lanzagranadas. También se produjeron penetraciones en la salida F-1 por grupos de soldados que atacaron WN-61 por el frente y detrás. A las 07:20 horas, un carro M4A1 del 741.º Batallón logró silenciar la casamata del cañón de 88 mm de ese reducto. Hacia las 07:45 horas, otro Sherman destruyó la casamata superior de WN-62 en el lado occidental de la salida E-3 Colleville. El comandante del GR.726 en ese sector informó por radio al cuartel general de la 352.ª División de que sus líneas telefónicas habían sido cortadas por el ataque y pidió un contraataque que repeliera la penetración estadounidense. El jefe de la división, general Kraiss, llamó al cuartel general del 84.º Cuerpo, pues su GR.915 estaba como reserva del mismo en el Kampfgruppe Meyer. A las 07:35 horas se aceptó la petición de contraataque y a las 07:50 horas la agrupación Meyer mandó hacia Colleville un batallón que tenía que llegar allí a las 09:30 horas, pero estaba tan al oeste persiguiendo a los paracaidistas que no llegó hasta la tarde. En esos momentos no se veía todavía así, pero las defensas alemanas habían empezado ya a desmoronarse.

Los equipos de brecha tuvieron mucha menos fortuna en el sector del 116.º RCT, en parte debido a la deriva de algunos lanchones hacia el este. El Equipo 1 no localizó el matadero de Dog Green y fue a parar a Dog White. Allí abrió una brecha de 50 metros de verdadero manual y en sólo 20 minutos. Los vecinos Equipos 2 a 5 tuvieron poco éxito o ninguno. El Equipo 2 llegó demasiado tarde, mientras que el Equipo 3 sufrió un impacto directo de artillería en su LCT y sólo sobrevivió uno de sus 40 hombres. El Equipo 4 padeció fuertes bajas frente a la salida D-3 Les Moulins. Por su parte, el Equipo 5 colocó todas sus cargas, pero cuando llegó el momento de detonarlas había tantos soldados protegidos tras los obstáculos alemanes que sólo pudo activar unas cuantas. El Equipo 6 desembarcó al este de D-3 Les Moulins y consiguió ahrir nna hrecha a pesar de que tam-

bién los infantes se resguardaban en los obstáculos. Los Equipos 7 y 8 lo pasaron muy mal, en parte por las bajas y porque, una vez más, sus compañeros de infantería se cobijaban tras los obstáculos que ellos debían volar. Esas dos delgadas brechas en el sector del 116.º RCT, sin ninguna otra tan ancha como ellas al este, serían las únicas vías de refuerzo durante gran parte de la mañana. Las bajas entre los Equipos de Asalto de Brecha en los dos sectores fueron del 41 por ciento, y alguno de tales equipos desapareció por completo.

Hacia las 07:00 horas había cambiado la marea y el cinturón de obstáculos se estaba inundando lentamente, ahogando a los heridos graves que se habían refugiado junto a ellos. Los supervivientes de las ocho compañías de infantería y la de ranger estaban inmovilizados en el pedregal y en los malecones a lo largo de los 7.000 metros de playas, perdiendo más y más hombres por la acción de las ametralladoras y los morteros alemanes. Muchos GI no podían devolver el fuego, pues sus fusiles se habían encasquillado con el agua marina y la arena. De las tropas que desembarcaron en la primera oleada, más de un tercio causaron baja durante la primera hora, y la mayoría de las unidades estaban descabezadas, con sus oficiales y suboficiales muertos o heridos.

LA SEGUNDA OLEADA DE ASALTO, 07:00-08:00 HORAS

Se suponía que la segunda oleada desembarcaría a las 07:00 horas, en pleno avance de la marea. Esa segunda oleada tuvo tantos problemas de navegación como la primera, exacerbados por los muchos obstáculos que quedaban, ahora parcialmente sumergidos. La Compañía B del 116.º RCT tocó en Dog Green y tuvo tantas bajas como la primera oleada. La Compañía C llegó a Dog White con la cobertura del humo de los fuegos en la hierba. La Compañía D perdió varios LCVP de camino a la playa, desembarcó de forma desorganizada y tuvo fuertes bajas. La compañía de plana mayor aterró en

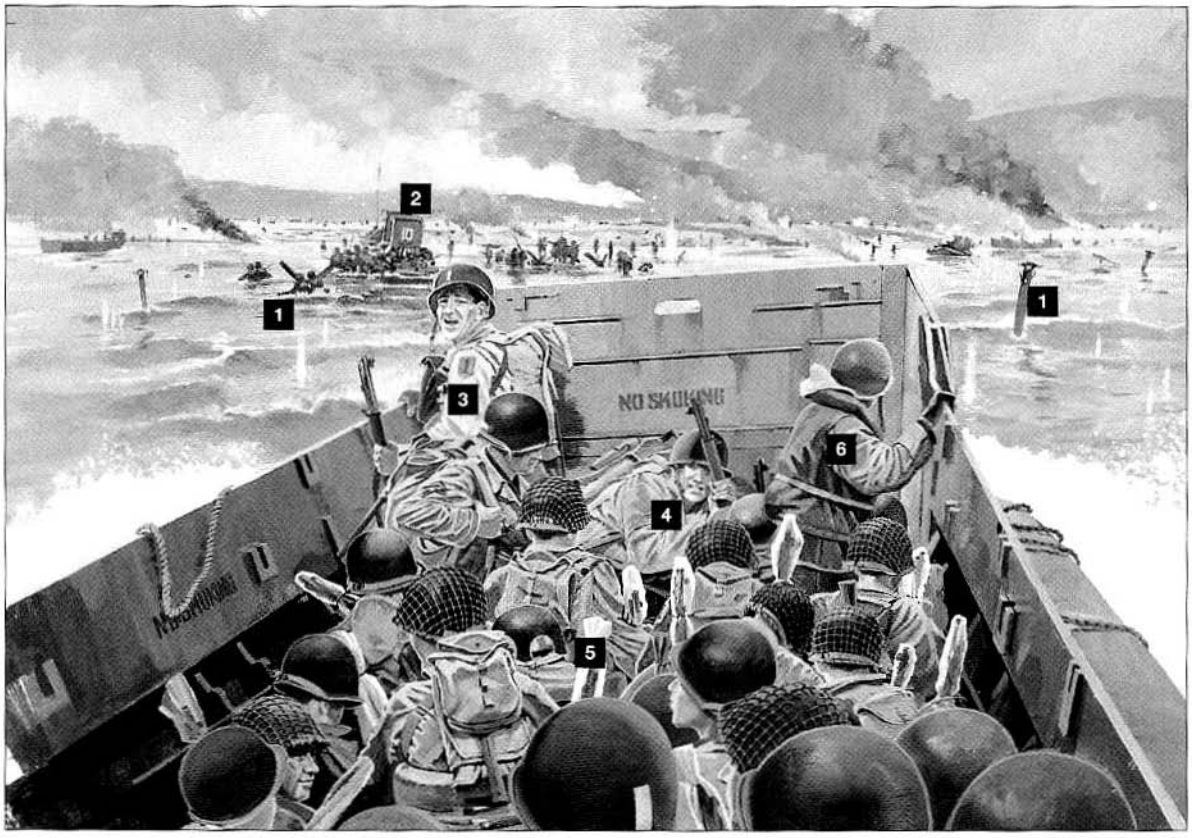
Los soldados miran con aprensión hacia la playa durante el desembarco en Omaha a primera hora del Día D. La playa ya estaba sembrada de vehículos y carros puestos fuera de combate previamente. (NARA)

el extremo occidental de la playa, casi al pie de los acantilados, y pasó gran parte del día inmovilizada por el fuego de francotiradores. La Compañía H y la de plana mayor del 2/116.º de Infantería llegaron a ambos lados de la riera D-3 Les Moulins. Las bajas de oficiales en el 2/116.º eran graves, pues habían muerto dos capitanes de compañía y había un tercero herido. Mientras desembarcaba la segunda oleada, los carros intentaban silenciar los reductos alemanes. Tres M-4 del 743.º Batallón empezaron a subir por el escarpe próximo a WN-70, mientras otros tres contenzaban a atacar WN-68, en el lado occidental de la rambla D-3 Les Moulins, penetrando el primer cinturón de las defensas.

El 3/116.º RCT debía seguir a eso de las 07:30 horas. Aparte de las Cías. A y B del 2.º Ranger, que fueron a parar al matadero próximo a Dog Green, la mayoría de las compañías de infantería posteriores y el 5.º Ranger llegaron con menos bajas que las oleadas precedentes y ocuparon las playas de ambos lados de la rambla D-3 Les Moulins. Hacia las 07:30 horas empezaron a desembarcar los grupos de mando regimental, incluidos el coronel Canham y el general de brigada Cota. Los dos LCI que traían la plana mayor de reserva del 116.º RCT fueron alcanzados por fuego de artillería a eso de las 07:40 horas y ardieron durante el resto del día. Para empeorar la confusión en la playa, la segunda oleada llevó hasta allí un mayor número de vehículos, que quedaron congestionados a lo largo de la costa y se convirtieron en blancos fáciles para los artilleros alemanes. Hacia las 08:00 horas, la marea había subido dos metros y medio, cubriendo muchos obstáculos y ahogando a muchos heridos de gravedad.

Esta foto, tomada por un avión de reconocimiento de la USAAF, es de la playa Omaha durante el Día D. En el centro hay un LCI(L), con un LCT a cada lado, y ya llegando a tierra se aprecia una columna de camiones anfibios DUKW. (NARA)

Cota y Canham anduvieron a lo largo de la playa, animando a los hombres a moverse hacia el escarpe. Después de abrir una brecha en la alambrada que había detrás del malecón, hacia las 07:50 horas, Cota se puso al frente de un grupo de hombres de la Cía. C del 116.º de Infantería. Pasaron por una zona de carrizos al pie del escarpe y encontraron por fin la manera de subir a éste, sirviéndose del terreno para sustraerse al fuego de ametralladora alemán. Le siguieron columnas irregulares de hombres, algunos de los cuales fueron alcanzados por los francotiradores o pisaron minas. Más al este, en Dog Red, el coronel Canham condujo una columna similar, de las Cías. F y G del 116.º de Infantería, a lo alto del escarpe. A las 08:10 horas, el 5.º Ranger abrió cuatro pasos a través de la alambrada. Llegó a lo alto del escarpe hacia las 09:00 horas, en paralelo a las cada vez más nutridas columnas de Cota y Canham. Cuando los grupos alcanzaron la cresta del escarpe, empezaron a cohesionarse y a enviar patrullas. Un pequeño grupo de ranger, al mando del teniente Charles Parker, salió hacia el Château de Vanmicel para llevar a cabo su misión en Pointe du Hoc. En algún momento después de las 10:00 horas, en cuanto se habían reunido suficientes tropas, Cota envió la Cía. C del 116.º y una sección del 5.º Ranger al pueblo de Vierville, mientras otros elementos del 5.º Ranger iban hacia el suroeste para cortar las carreteras que llevaban a esa localidad.



DESEMBARCOS EN EASY RED, 07:30 HORAS (páginas 56-57) **El personal de esta sección de tropas de asalto del 1.er Batallón del 16.º de infantería se acurruca en el interior de su LCVP a medida que se aproxima al sector Easy Red hacia las 07:30 horas, durante la segunda oleada de desembarcos. La marea ya ha empezado a subir y algunos de los obstáculos de la playa** (1) **están cubiertos. Delante del lanchón hay un carro medio M-4A1** (2) **con el número 10 en la chimenea de vadeo. La táctica de estos cerros era permanecer en el agua, exponiendo sólo la torre y dejando el casco a cierto resguardo de los cañonas contracarro enemigos; al final, empero, la mayoría acabaron saliendo a la playa. Cada LCVP llevaba un oficial y 31 clases de tropa, dispuestos normalmente de a tres en fondo, en once filas. En las dos primeras filas estaban el jefe, en este caso un teniente** (3), **y una escuadra de infantes con fusiles M-1 Garand. Les seguían cuatro hombres con cortacables, dos escuadraa de fusiles ametralladores BAR, una escuadra de cuatro hombres con un mortero de 60 mm, dos equipos de dos hombres con sendos lanzagranadas contracarro, un equipo de lanzallamas con dos hombres, un equipo de demolición de cinco hombres, y el segundo al mando, un sargento, en la parte trasera. La posición del teniente en la primera fila resultó desastrosa durante la primera oleada de asalto, pues muchos jóvenes oficiales fueron los primeros que murieron en cuanto se abatieron las rampas, exponiendo a los ocupantes al fuego de ametralladora alemán. El brazalete verde** (4) **del fusilero del centro es un panel impregnado con un producto que cambiaba de color cuando era expuesto a un arma química; había una preocupación considerable de que los alemanes intentasen detener los desembarcos con gases, por lo que las tropas de asalto llevaban el uniforme impregnado con una sustancia especial (e incómoda) resistente a los gases y las máscaras antigás. Los fusiles iban protegidos en fundas da plástico** (5), **pero algunos hombres sa las quitaron antes de desembarcar. Muchos de los lanchones iban tripulados por personal de la Guardia Costera, uno de cuyos miembros** (6) **puede verse a la derecha. (Howard Gerrard)**

Vista desde el reducto WN-71, en el lado oriental de la riera D-1 Vierville, mirando al este hacia la vecina rambla D-3 Les Moulins. La penetración inicial del general Cota y el 5.º Ranger tuvo lugar por esta parte del escarpe. (MHI)

El primer intento de subir al escarpe al este de D-3 Les Moulins falló. El comandante Sydney Bingham, jefe del 2.º Batallón, cuyas compañías habían sido diezmadas por los búnkeres de esa cañada, se puso al frente de los hombres de la Cía. F, huérfana de mandos, y les llevó a capturar una casa en la entrada de la rambla D-3 y, luego, a asaltar el reducto WN-66, en el «hombro» oriental de la misma. Sin embargo, la posición alemana era demasiado fuerte y los GI tuvieron que volver a refugiarse en la casa y en unas trincheras cercanas. Unas escuadras de la Cía. G tuvieron mejor suerte en el escarpe al este de la misma cañada, pues se colaron por detrás del reducto WN-66. Cuando el 3/116.º RCT desembarcó en esta área, casi sin ser molestado, proporcionó el empujón que faltaba para salir por fin de la playa: a las 09:00 horas había ya partes de tres compañías en lo alto del escarpe entre las rieras D-3 y E-1. A última hora de la mañana eran ya 600 los hombres que habían subido el escarpe y avanzaban hacia el sur. Los carros que quedaban se pasaron todo el día combatiendo con las fortificaciones de playa alemanas.

Esta foto corresponde a la unión de los sectores Easy Green y Easy Red, en la base del escarpe qua hay ai esta da la riera D-3 Les Moulins; ésta es la depresión que se aprecia en el cantro de la imagen. Fue a partir de aqui donde el 3.er Batallón del 116.º de Infanteria inició su avance sobre el escarpa; el general Cota hizo lo proplo por el otro lado de la rambla, a la derecha de la foto. (MHI)

SECTOR DOG RED, 07:40 HORAS (páginas 60-61)
El vicejefe de la 29.ª División, general de brigada Norman «Duteh» Cota (1), y el comandante del 116.º Regimiento de Infantería, coronel Canham, desembarcaron en Dog White con la segunda oleada. Allí encontraron al personal de la primera oleada sin mandos debido al gran número de bajas habidas entre oficiales y suboficiales. Canham se fue hacia el oeste, animando a las tropas del 116.º de Infantería en Dog White a seguir adelante, mientras que Cota echó a andar por Dog White y Dog Red, gritando a los soldados: «¡No muráis en la playa! ¡Si tenéis que morir, hacedlo en el escarpe, pero salid de la playa o seguro que moriréis!» Cuando se topó con el capitán John Raaen, del 5.º Ranger, le dijo la frase que iba a pasar a la leyenda de este cuerpo especial: «¡Contamos con vosotros, los ranger, para abrir camino!» En esta ilustración se ve a Cota hablando a unos soldados del 116.º de Infantería (2), distinguibles por la insignia divisional gris y azul que llevan en el casco y en el brazo, por encima de los galones. A la derecha hay dos soldados del 5.º Ranger (3), con el característico rombo amarillo pintado en la parte trasera del casco. El fusilero de la 29.ª División que hay a la derecha de la escena lleva el brazalete verde de detección de gases (4) y la máscara antigás al pecho (5), al igual que el teniente que hay a la izquierda de Cota. Las armas de muchos soldados se atascaron con la arena y el agua marina durante los desembarcos, y este fusilero está intentando limpiar su M-1 Garand con un cepillo de dientes. En el suelo, a la derecha de Cota, hay unos «torpedos Bangalore» (6), unos tubos rellenos de explosivo que se empalmaban y se colocaban debajo del obstáculo, generalmente alambre de espino, para hacerlo volar. Detrás del general hay también un casco de las Brigadas Especiales de Ingenieros (7), con su insignia de la media luna pintada en el frontal. Hacia las 07:50 horas, pequeños grupos de soldados de la Compañía C del 1.er batallón del 116.º de Infantería empezaron a progresar por la brecha en el malecón hacia el escarpe, en un área desenfilada de las ametralladoras alemanas. Un soldado colocó un Bangalore en las alambradas que les cortaban el paso, pero fue muerto por un francotirador. Un jefe de sección, el teniente Stanley Schwartz, ocupó su puesto y detonó la carga, abriendo un pasillo por el alambre de espino. El primer hombre que intentó pasar fue abatido por un francotirador, y sus gritos de agonía paralizaron a quienes le seguían. Dándose cuenta de que el avance peligraba, Cota pasó a la carrera por la brecha, gritando: «¡Vamos! ¡Si un carcamal como yo puede hacerlo, vosotros también podéis!» La infantería, con Cota a la cabeza, cruzó a través de un cráido carrizal y al final encontró la forma de subir por el escarpe. Fue el primer elemento del 116.º RCT que logreba salir de la playa.
(Howard Gerrard)

La entrada a la riera D-3 Les Moulins estaba dominada por esta imponente casa. Fue capturada por un grupo mandado por el comandante Sydney Bingham, pero que no pudo hacarse con el control del reducto WN-66, que se apracia, en lo alto de la rambla, detrás del alambre de espino. (NARA)

Sobre los carros del 743.º Batallón, el comandante Bingham diría después: «Habían salvado el día. Dieron leña a los alemanes, pero también aguantaron la leña que éstos les dieron».

En el sector del 16.º RCT, al este, Easy Red era la playa más prometedora, pues en ella había varios carros M-4A1 del 741.º Batallón dando fuego de cobertura y tenía la única brecha importante entre los obstáculos. La Compañía G fue la primera de la segunda oleada y tuvo un 30 por ciento de bajas antes de llegar al pedregal. Pero, a diferencia de lo que pasó con la primera oleada, esta unidad conservó la cohesión. La Compañía H del 116.º RCT desembarcó un poco más al oeste y tuvo fuertes bajas entre los lanchones que aterraron cerca de la salida E-1. Otras tres compañías del 1/116.º de Infantería desembarcaron entre las 07:40 y las 08:00 horas, seguidas de otras dos del 3/116.º de Infantería. Hacia las 08:00 horas había ya elementos de ocho compañías de infantería en la playa Fox Green, concentradas principalmente en la zona en la que se habían abierto pasillos entre las ramblas E-1 y E-3. Crearon algunas posiciones defensivas tras la protección del pedregal y habían entrado en acción unas ametralladoras ligeras y morteros de 60 mm. La Compañía G empezó a avanzar con cautela por los campos de minas de la base del escarpe y, ya en la cresta, se sumó al grupo de Spalding, de la Cía. E. La Compañía A intentó seguirles, pero sufrió importantes hajas al meterse, sin darse cuenta, en un campo de minas. Estas unidades dispersas pasaron buena parte de la mañana avanzando con lentitud hacia el sur y tuvieron que vérselas con francotiradores alemanes. El reducto WN-64 fue despejado hacia las 10:00 horas, aunque una solitaria casamata, emplazada en la cabeza de la rambla, permaneció en manos alemanas hasta bien entrada la tarde.

Más al este, el reducto WN-60 fue capturado por la Cía. L hacia las 09:00 horas: era la primera posición tomada por los asaltantes. Las compañías del 3/116.º RCT empezaron a empujar por la riera F-1 hacia el pueblo de Cabourg, pero las detuvo el reducto WN-63.

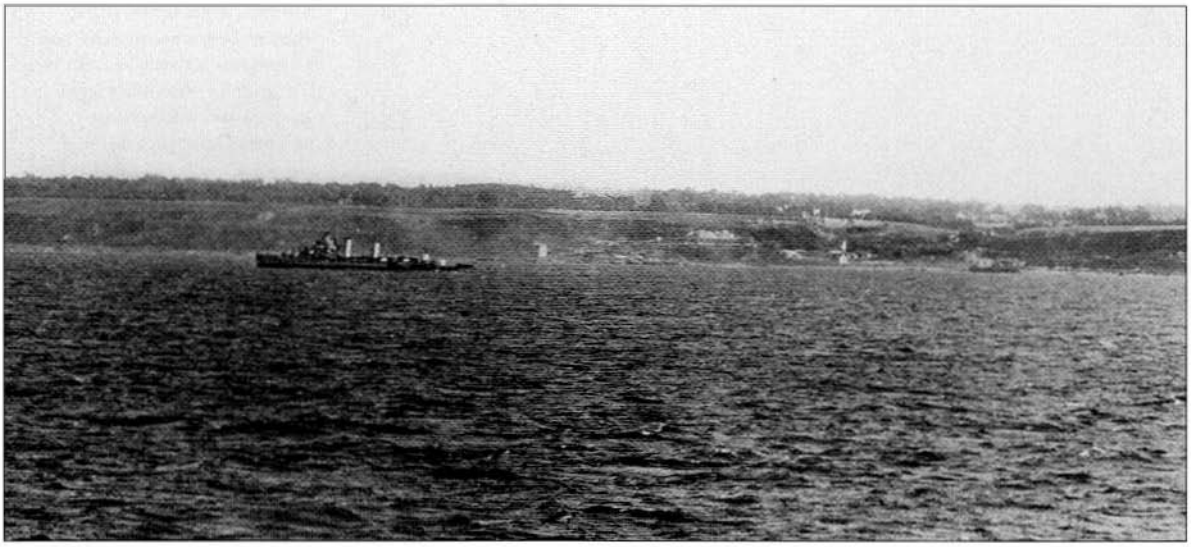
Esta foto se tomó después de la guerra mirando directamente hecia la riera D-3 Les Moulins. Varías de las pequeñas estructuras en la abertura de la rambla fueron un añadido de después de los desembaroos. Debido a su pequeño tamaño, apenas se distinguen los numerosos búnkeres que tento aguantaron el avance de los norteamericanos. (MHI)

La plana mayor del 16.º RCT desembarcó a eso de las 08:20 horas en Easy Red, junto con la muy necesaria unidad sanitaria del regimiento. El coronel George Taylor reunió a los jefes de batallón y compañía y les urgió a sacar las tropas de la playa: «En la playa se quedan dos clases de gente: los muertos y los que van a morir. Así que, ¡larguémonos de este sitio!» Taylor anduvo playa abajo animando a los hombres a avanzar. A las 11:00 horas, el coronel ordenó al diezmado 741.º Batallón de Carros que dedicase todos sus vehículos a atacar las fortificaciones de la riera E-3 Colleville. Tres M-4A1 entraron en ella y dos de ellos fueron puestos fuera de combate en su duelo con los contracarros alemanes. Al mismo tiempo, los bulldozer blindados de los ingenieros se esforzaban por ayudar a la infantería apartando de su camino los obstáculos de la playa.

Desde la perspectiva del general Kraiss, la situación en la playa Omaha era mucho menos preocupante que en la vecina playa Gold, donde los carros británicos habían empezado a penetrar de forma irremisible en sus defensas a primera hora de la mañana. Como su división tenía que defender la parte oriental de la playa Gold, además de toda Omaha, decidió empeñar sus reservas en parar el avance británico, que era más peligroso. A las 08:35 horas pidió permiso al cuartel general del 84.º Cuerpo para llevar todo el Kampfgruppe Meyer al sector oriental, contra los británicos, a excepción de ese batallón que ya había comprometido para repeler a los norteamericanos frente a Colleville. El 84.º Cuerpo estuvo de acuerdo. Poco después de haberse decidido esto, empezaron a llegar desde Omaha informes preocupantes de que los GI seguían penetrando por las rieras. A las 09:15 horas, el GR.916 informó de que había perdido los reductos WN-65 a WN-68 y el WN-70. De este a oeste, estos reductos cubrían desde la ladera occidental de E-1 St Laurent hasta la misma de D-3 Les Moulins, pero la verdad era que sólo se había abandonado el WN-70, debido a la presencia de la fuerza del general Cota. Mientras tanto, el batallón del Kampfgruppe Meyer, que debía contraatacar hacia Colleville, todavía no había llegado.

PUNTO MUERTO EN LA PLAYA

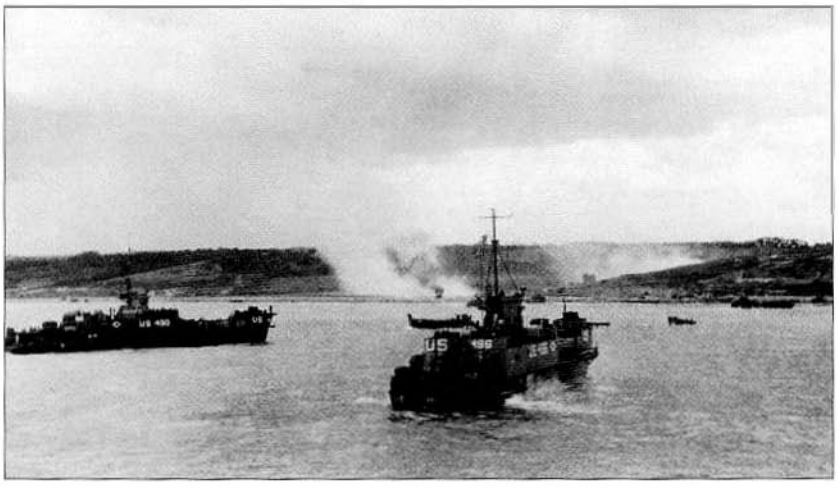
Aunque hacia las 09:00 h ya progresaban las primeras penetraciones a través de las líneas alemanas, la operación «Neptune» llevaba varias horas de retraso. La incapacidad de los Equipos de Asalto de Brecha de despejar y marcar pasos a través de las obstrucciones de las playas había causado



Cuando el desembarco en la playa Omaha parecia a punto de astancarse, a primera hora de la mañana, los destructores de la US Navy ecudieron al rescste, acercándose peligrosemente a tierra firme para proporcioner fuego da apoyo. Esta foto, tomada desde el acorazado USS *Texas*, muestra a uno de asos destructores tirando contra objetivos en la costa. (NARA)

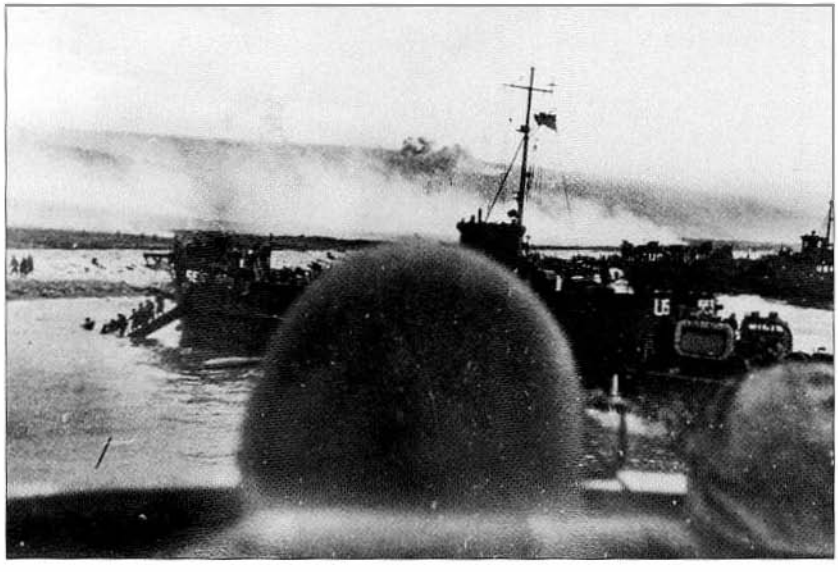
problemas considerables cuando empezó a subir la marea a partir de las 08:00 horas. Había demasiado pocos accesos seguros a las playas para los lanchones de desembarco, y los que ya lo eran se estaban congestionando con los vehículos que no podían salir de las mismas. A las 08:30 horas, el jefe de playa ordenó que no se acercase ningún otro lanchón con vehículos. Incluso los LCT y LCI con tropas no encontraban pasillos por los que entrar, de modo que a media mañana los desembarcos empezaron a pararse. Los generales, en los barcos al largo de la costa, no podían apreciar el estado de las fuerzas en las playas debido a que durante el asalto se habían perdido muchas radios y por el propio caos que reinaba en tierra. Sin embargo, incluso desde los barcos se veía que había habido muchas bajas y material en llamas, lo que dejaba pocas dudas de que los desembarcos estaban en peligro.

El enlece vital entre las unidades del Ejército en tierra y loe destructores eran las Partidas de Control de Fuego en la Costa. La foto muestra una de ellas en acción, operendo con una radio SCR-284 con un genaredor manusl; el soldado de la derecha astá hablando por un transceptor de radio portátil (un *walkie-talkie*) SCR-586. (NARA)



Cuando, a las 08:00 horas, cambió la marea, los LCI que se dirigían a tierra apenas veían los pasillos marcados entre los obstáculos. Después de aguardar al largo a ver qué sucedía, hacia las 10:00 horas algunos de ellos pusieron proa a tierra en la esperanza de poder pasar entre las obstrucciones, como están haciendo estos dos, los LCI-430 y 496, en el sector de Fox Green. El humo que se ve al fondo sale de la casa que había a la entrada de la riera E-3 Colleville, que los alemanes de la guarnición del reducto WN-62 habían venido usando como cantina. (NARA)

Ante lo delicado de la situación, hacia las 08:00 horas los destructores empezaron a acercarse peligrosamente a tierra para dar más fuego de apoyo a las agobiadas tropas. Hacia las 08:30 horas, el USS *McCook* llegó al largo de Vierville y empezó a batir la riera D-1 y el reducto WN-73 en Pointe du Raz de la Percée, que estaba infligiendo tantas bajas en las playas Charlie y Dog Green. Tras 15 minutos de fuego, uno de los emplazamientos que había en el acantilado cayó al mar y otro explosionó. A las 09:50 horas, el almirante Bryant radió a los destructores: «¡Dadles ya, tíos, dadles ya! ¡Están jodiendo a nuestros hombres en la playa y no podemos seguir así! ¡Tenemos que pararlo!» A las 10:30 horas, el McCook se situó a apenas 1.300 metros de la playa, con sólo tres brazas de agua, y pasó buena parte del día tirando a objetivos de fortuna. A partir de las 08:00 horas, el USS *Carmick* empezó a pasar al largo desde Pointe du Raz de la Percée hacia Fox Red, llegando a aproximarse a sólo 900 m de la costa. Sólo tenía contacto intermitente con los grupos de control de tiro en tierra, pero estaba tan cerca que sus oficiales podían ver contra qué disparaban los carros y la infantería, y hacia allí orientaban sus piezas de 127 mm. Cerca de la riera D-3 Les Moulins, un carro del 743.º Batallón

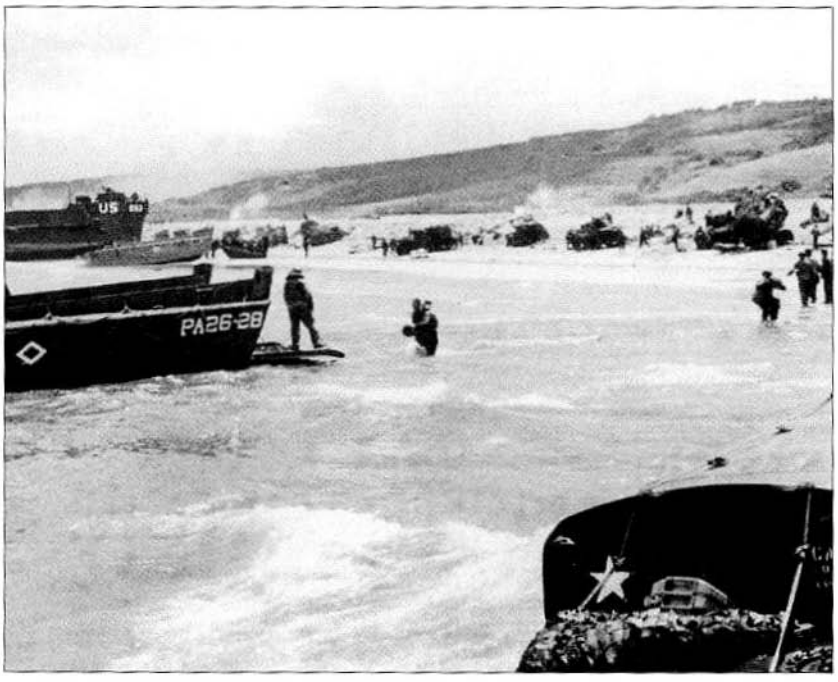


Hacia las 11:00 horas, el LCI-554 y el LCT-30 cargaron hacia la playa Fox Green y consiguieron pasar entre las obstrucciones, animando a los demás patrones a imitar su ejemplo. El primero de ellos tocó tierra casi en frente del reducto WN-62, en la ladera occidental de la riera de Colleville, pero durante la aproximación chocó contra dos minas. Luego fue alcanzado por fuego de artillería y tuvo que ser abandonado en la playa. (NARA)

El LCI-83, que llevaba tropas del 20.º Batallón de Ingenieros, intentó llegar a tierra a las 08:30 horas, pero no lo logró, y transfirió parte del personal a los LCVP. En la foto se ve su segundo intento, a las 11:15 horas, que tuvo éxito; sin embargo, fue alcanzado por una granada de artillería, que mató a siete ho bres y dañó una de las rampas. Al fondo de la playa se aprecian dos de los carros M-4A1 de la Compañía A del 741.º Batallón. (NARA)

empezó a emplear un objetivo en el escarpe y el destructor lo eliminó con sus cañones. Cuando el pequeño grupo de Bingham quedó atrapado en la casa que había en la entrada de la riera, el *Carmick* empezó a tirar contra los reductos WN-68 y WN-66, que dominaban la misma. Al rato se le unió el USS *Doyle*, que estaría gran parte del día batiendo la zona de la rambla D-3 Les Moulins. En uno de los episodios más celebrados, el almirante Bryant ordenó al USS *Emmons* que eliminase a un observador de artillería alemán que había en la aguja de la iglesia de Colleville, consiguiéndolo al decimotercer disparo. Otros destructores tomaron parte en misiones de fuego de apoyo durante el día, compensando la escasez de artillería del Ejército. Uno de los primeros mensajes de Gerow a Bradley tras llegar a la playa, ese mismo día, fue: «¡Gracias a Dios por la Marina!».

A pesar de que el jefe de playa había cancelado el desembarco de vehículos a las 08:30 horas, había la necesidad urgente de reforzar a la infantería en tierra. Los dos regimientos que debían desembarcar a continuación eran el 115.º RCT de la 29.ª División y el 18.º RCT de la 1.ª División. Estas dos unidades iban ya en los LCI(L) «Elsy», más grandes, y empezaron a moverse hacia la playa a las 10:00 horas, con mucho retraso. El 115.º RCT tenía que desembarcar cerca de D-3 Les Moulins, pero allí el fuego era todavía tan intenso que fue desviado al este, hacia E-1 St Laurent. Esta zona no sólo estaba menos batida, sino que el 115.º RCT pudo sumarse a las penetraciones que ya se habían conseguido allí. Durante el desembarco hubo fuego esporádico de mortero, pero el regimiento tuvo unas bajas relativamente ligeras. El reducto WN-65, en el lado occidental de la rambla, había sido eliminado casi en su totalidad cuando la G/116.ª de Infantería había avanzado sobre el escarpe y el fuego de los carros y los destructores había reducido el WN-64. El 2/115.º RCT tuvo que limpiar las pocas defensas que aguantaban en el WN-64, pero hacia las 11:30 horas quedaba abierta la riera E-1 St Laurent. En consecuencia, los Batallones 1 y 2 del 115.º de Infantería avanzaron ya por la misma mientras el 3/115.º de Infantería lo hacía por lo alto del escarpe, por detrás del reducto WN-64. La Brigada Especial de Ingenieros entró en acción con sus bulldozer hacia las 12:00 horas, convirtiendo la ram-



Esta vista desde el sector Easy Red hacia el este, hacia el sector Fox Green y la riera E-3 Colleville, muestra un LCVP del USS *Samuel Chase* en primer plano y el dañado LCI-553 detrés de él. En la playa se ven varios vehiculos, incluidos algunos Sherman del 741.º Batallón de Carros. (NARA)

bla E-1 St Laurent en la más importante ruta de salida de la cabeza de la playa Omaha durante el Día D.

La situación del 18.º RCT resultó bastante más complicada. Aunque se había abierto una brecha entre los obstáculos en el lado oriental de Easy Red, estaba mal marcada y a finales de la mañana los obstáculos estaban sumergidos. Los reductos en torno a la rambla E-3 Colleville todavía no habían sido silenciados. Durante casi dos horas, los LCI que llevaban al 18.º RCT habían tratado en vano encontrar canales libres hasta la playa. Finalmente, a eso de las 10:00 horas, los dos jóvenes patrones de la LCT-30 y la LCI-554 decidieron pasar como fuese a través de los obstáculos y pusieron la proa hacia Fox Green bajo un diluvio de balas, pero disparando con los cañones de 20 mm y las ametralladoras de 12,7 mm de a bordo, al tiempo que los destructores cercanos se aproximaban para dar fuego de apoyo. Ambos lanchones consiguieron llegar a la playa y desembarcar sus tropas. El LCT-30 estaba tan maltrecho por el fuego enemigo que tuvo que ser abandonado, pero el LCI-554 logró salir de la playa, evacuando además a un grupo de heridos. El ejemplo de estas dos unidades animó a los patrones de otros lanchones a intentarlo también, y en un momento la costa volvió a bullir de unidades de desembarco y el 18.º RCT estaba por fin en tierra. Las bajas humanas fueron comparativamente pocas, pero un total de 22 LCVP, dos LCI y cuatro LCT habían sido puestos fuera de combate por los obstáculos fijos en la cabeza de playa.

Desde la perspectiva alemana, la defensa de la playa Omaha parecía estar aguantando. El enlace telefónico con el GR.916 quedó cortado a las 08:55 horas y el contacto fue intermitente durante todo el día. A las 11:40 horas, el GR.726 informó que había caído la riera E-1 St Laurent. Sin embargo, la atención del general Kraiss estaba centrada en la vecina playa Gold a consecuencia del rápido avance de las fuerzas británicas. A las 12:25 horas, el 84.º Cuerpo aceptó transferir la 30.ª Brigada Móvil a la zona de los desembarcos para ser empeñada en playa Gold. Al cabo de diez minutos, el

Tropaa da las olaadss postariores sa aproximan a Easy Red. El día había amanecido nublado, paro hacia las 11:00 horas salió al sol, y es posible que estos dos pelotones del 18.º RCT de la 1.ª División fuesen fotografiados a última hora de la mañana o primera de la tarde. (NARA)

GR-726 informó que Colleville había caído en manos estadounidenses, lo que sólo era parcialmente cierto, y que WN-61, en el lado oriental de la salida E-3 Colleville, había sido ocupado por el enemigo, lo que no era cierto. Durante la mañana, Kraiss había ido recibiendo informes de que varios reductos habían caído en poder del enemigo, sólo para saber poco después que no era así, sino que se habían perdido las comunicaciones con ellos. No tenía noticia de las penetraciones en torno a Vierville por el 116.º RCT. Avanzada la mañana, Kraiss concluyó que el plan aliado era un ataque envolvente centrado en Bayeux, con una de las pinzas emanando del área de St Laurent-Colleville y la otra, del sector británico. Los recursos para parar el ataque en el área de Grandcamps (playa Omaha) eran limitados. Ordenó la intervención de los 14 cazacarros PzJg 38(t) Ausf. M Marder III del batallón contracarro, así como de la 7/GR.916, que estaba estacionada al sur de la playa, cerca de Trevieres. Estas fuerzas convergieron en la zona de detrás de D-3 Les Moulins a mediodía. En el sector al sur de las rieras de St Laurent y Colleville, Kraiss ordenó a la 5/GR.916 que abandonase su acuartelamiento en Surrain y que el II/GR.915 del Kampfgruppe Meyer lanzase el contraataque que se había visto demorado por las dificultades de llegar hasta la playa. A primera hora de la tarde, Kraiss consideraba que la situación en Omaha estaba bajo control, y a las 13:35 horas informó al 84.º Cuerpo de que las fuerzas invasoras habían sido devueltas al mar salvo en Colleville, pero que estaba contraatacando en ese sitio. Esta noticia fue transmitida al Grupo de Ejércitos B y fue una de las pocas notas optimistas entre tantas adversidades que se estaban produciendo en las otras playas.

Aunque habían perdido el contacto con Kraiss y el cuartel general de la división, las compañías del GR.916 estaban defendiendo bien las posiciones por detrás del escarpe, sobre todo a lo largo de la carretera que corre paralela a la playa. Por entonces, las infiltraciones norteamericanas eran incapaces de rebasar esas defensas y durante la tarde se produjeron numerosas refriegas.

Durante la segunda mitad de la mañana se suspendió el desembarco de vehículos en la playa, pero a primera hora de la tarde volvieron a llegar. El de la foto es un contingente del 2.º Batallón del 18.º RCT desembarcando en Easy Red, la principal zona de acceso durante buena parte de la tarde del Día D. En tierra hay una compañía contracarro con semiorugas M-2A1 que llevan al remolque cañones de 57 mm. (NARA)

Los generales estadounidenses, que aguardaban ansiosamente en los barcos al largo, estaban todavía más confundidos sobre la situación real que los comandantes alemanes. Aunque las cosas en la playa iban mejorando al final de la mañana, las noticias que llegaban a los buques reflejaban la desesperación vivida unas horas antes. Bradley envió a la playa a un ayudante en un DUKW, que informó de congestión, bajas y desorden, concluyendo a las 11:30 horas que «esto huele a desastre». En realidad, a última hora de la mañana la situación en playa Omaha estaba mejorando con rapidez. Los refuerzos de los RCT 115 y 18, aunque les costaba salir hacia el interior, estaban solidificando las cuatro penetraciones a través de las dunas. El fuego de los destructores estaba machacando los reductos alemanes, que además empezaban a quedarse sin munición tras la intensidad de los combates librados por la mañana. La situación distaba mucho de ser segura, pero la dinámica en la que había entrado el día empezaba a cambiar en favor de los estadounidenses.

LOS RANGER EN POINTE DU HOC

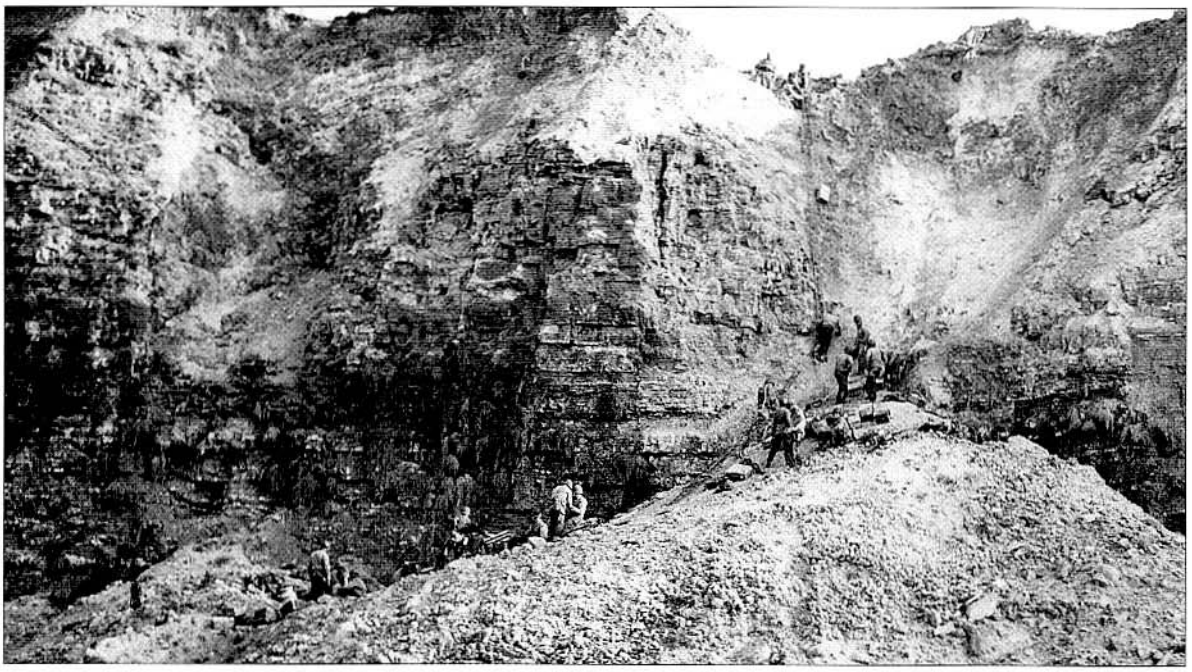
La escaramuza más solitaria de la mañana fue la librada por tres compañías del 2.º Ranger, a las órdenes del teniente coronel James Rudder, que tenían que silenciar los cañones de Pointe du Hoc. Ese promontorio rocoso había sido machacado a conciencia por el fuego naval y los bombardeos aéreos antes de la misión, lo que incluyó 698 toneladas de bombas a primera hora de la mañana. La fuerza de asalto, de unos 200 ranger, embarcó en diez LCA británicos escoltados por otras unidades. La misión empezó mal cuando el inundado LCA que llevaba al capitán de la Compañía D se hundió en el área de reunión junto con una lancha de suministro. El resto de la flotilla, encabezada por una lancha Fairmile de la Royal Navy y escoltada por un par de barcos de fuego de apoyo LCS británicos, partió para el objetivo. La lancha guía se desorientó y llevó la flotilla hacia la Pointe du Raz de la Percée,

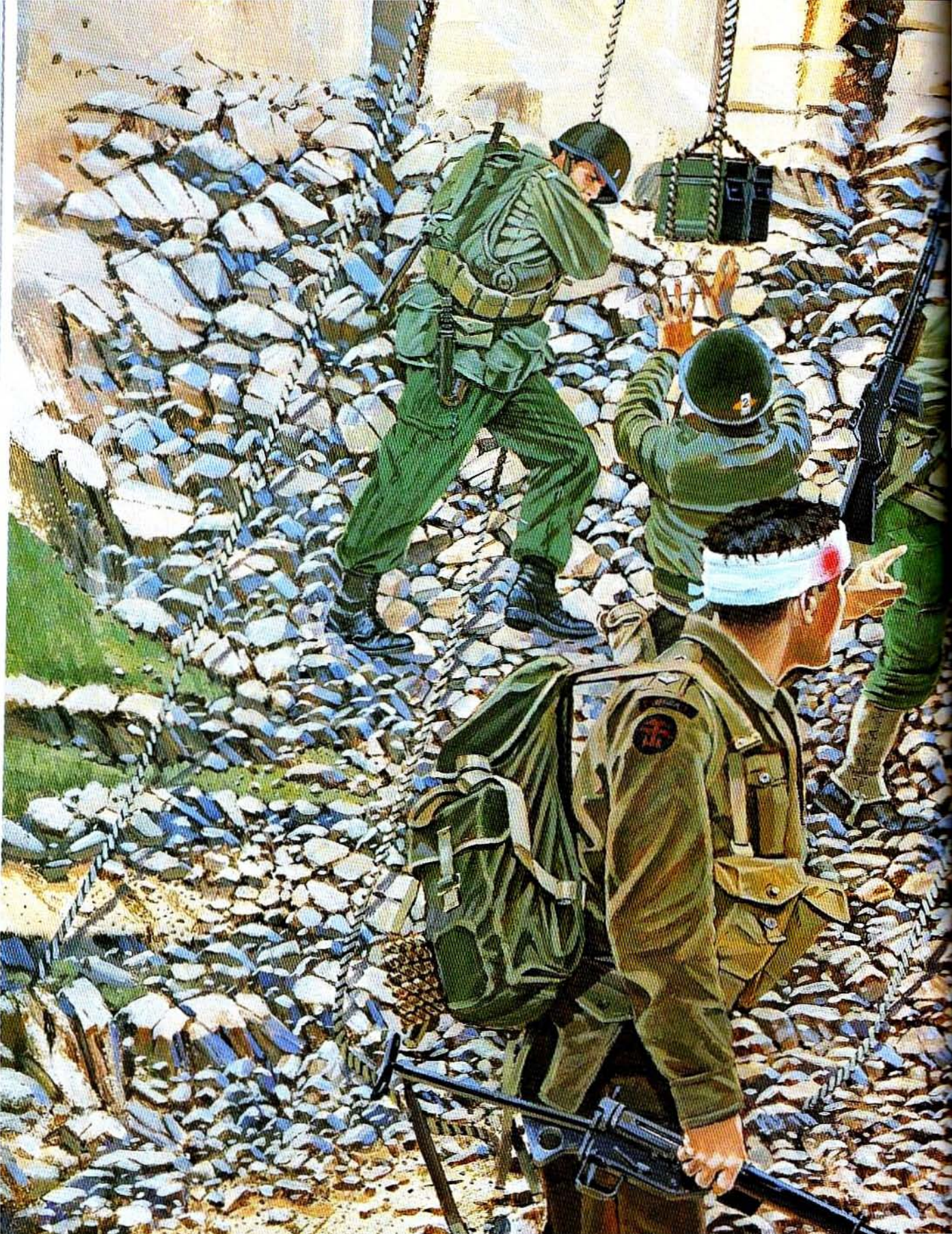
Una sección del 2.º Ranger, en la bodega de su LCA en Weymouth (Inglaterra), antes de cruzar el canal de la Mancha con destino a Pointe du Hoc. A la izquierda se halla el tirador de un fusil ametrallador BAR y, en el extremo derecho, el de un lanzagranadas contracarro. (NARA)

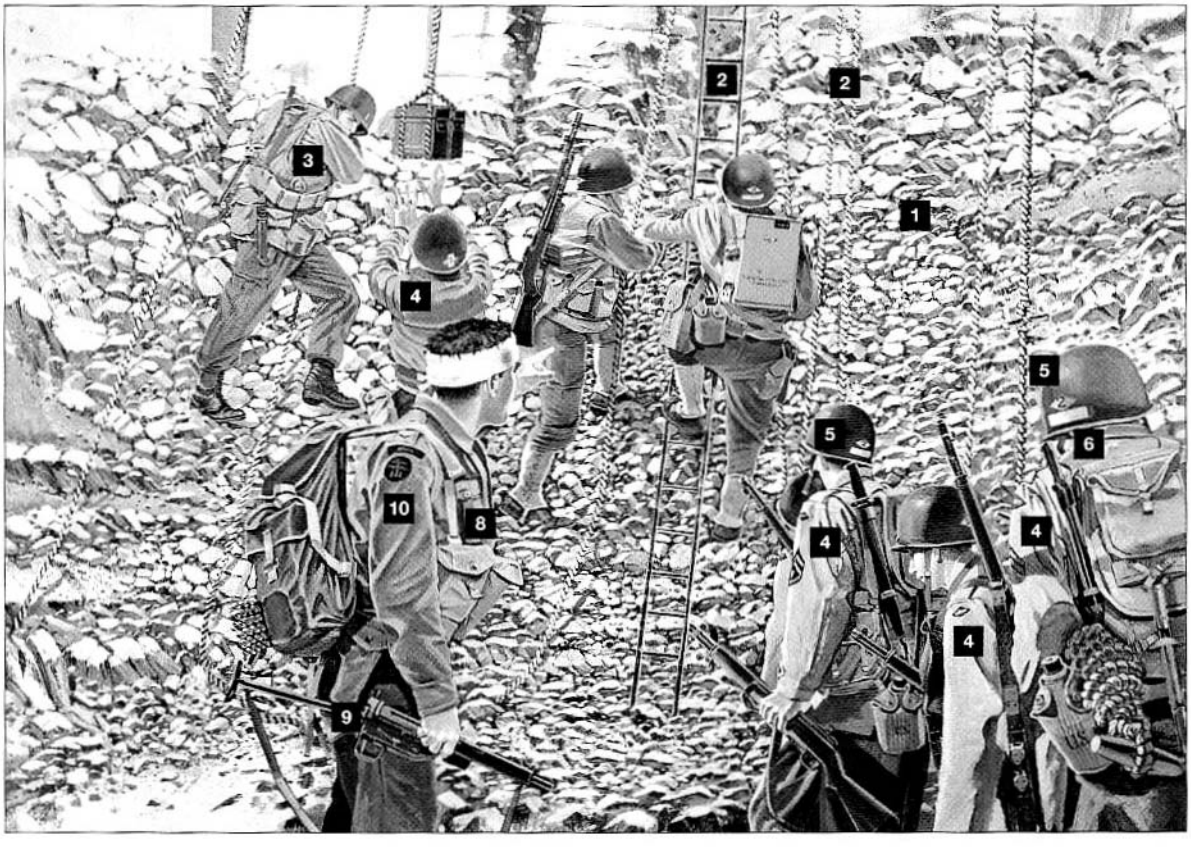
al este de Pointe du Hoc, antes de que Rudder se diera cuenta y ordenase cambiar el rumbo. Este error de navegación costó a los ranger 40 minutos y que tuvieran que soportar el fuego que les hacían desde los acantilados. Un DUKW y un LCS fueron hundidos por fuego de cañón de 20 mm. En el lapso entre el bombardeo naval y la llegada de los lanchones, la guarnición alemana en lo alto de Pointe du Hoc salió de sus búnkeres de hormigón y se dirigió al borde del acantilado.

Los nueve LCA tocaron tierra en el lado oriental de los acantilados y el personal preparó de inmediato los cohetes con los rezones. El bombardeo

El bombardeo naval preliminar de Pointe du Hoc provocó la caída de una gran losa de la cara oriental del acantilado sobre la playa. Esto redujo la altura que los ranger tenían que escalar en este punto. (NARA)







EL 2.º RANGER EN POINTE DU HOC (páginas 72-73)
El plan original para el desembarco de los ranger en Pointe du Hoc era que dos compañías lo hiciesen en el lado oriental del acantilado y una, en el occidental. Por culpa del retraso provocado por un error de navegación, las tres compañías tocaron tierra en la cara este. El LCA-888, que llevaba una sección de la Compañía D, fue a parar justo en frente de donde el bombardeo naval preparatorio había desprendido una gran losa de la pared, formando un montón de escombros de 12 metros de alto (1). **Este imponderable, y los cráteres causados por las granadas en la playa, impidieron que los DUKW desplegasen las escaleras que llevaban montadas. Pero esa misma pila de tierra permitió a los ranger de la Compañía D subir casi la mitad del acantilado sin necesidad de cuerdas o escaleras de asalto** (2). **Las primeras cuerdas fueron lanzadas hasta la cresta mediante unos cohetes propulsados por cohete. Cuando los primeros equipos llegaron a lo alto, lanzaron otras cuerdas para las tropas que aguardaban abajo. En esta escena, los ranger siguen subiendo por la pared después de que las primeras escuadras se hayan afianzado en la cumbre. Muchos ranger, como los infantes de la primera oleada, llevaban le característica guerrera de asalto, como el teniente de la izquierda** (3). **Los ranger de la derecha llevan los distintivos propios de su unidad: a saber, el parche romboidal azul y amarillo en el hombro** (4) **y el rombo amarillo con el número de su batallón pintado detrás de su casco de acero M-1** (5). **La franja blanca horizontal del casco** (6) **es una marca reglamentaria del Ejército e indica que su portador es un suboficial. Los cascos de los oficiales tenían franjas verticales** (7). **El comando británico de cabeza vendada** (8) **servía de enlace con los rangar para esta misión. Está armado con un subfusil Sten** (9) **y lleva todo el equipo de combate británico, con la insignia de los comandos en el hombro** (10). **(Howard Gerrard)**

Esta vista del acantilado muestra el sitio por el que subieron muchos de los ranger. Esta foto fue tomada por un reportero de la Marina unos días después de los desembarcos del 6 de junio. (NARA)

de la mañana a cargo del acorazado USS *Texas* había provocado la caída de una gran losa del despeñadero, formando una masa de escombros de 12 m de altura. Esto era malo y bueno a la vez. Impedía desplegar las escaleras montadas en los DUKW, pero permitía subir la mitad de la altura del acantilado sin cuerdas ni escalas. Los alemanes empezaron a aparecer por el borde del precipicio en cuanto desembarcaron los ranger, haciendo fuego de armas portátiles y causando 15 bajas. El destructor *Satterlee* se acercó a tierra y barrió a cañonazos la cresta de la punta, obligando a los alemanes a guarecerse en embudos de bombas y en sus búnkeres. A los cinco minutos de haber pisado tierra, los primeros ranger estaban ya en lo alto del acantilado. El promontorio era un paisaje lunar de cráteres de bombas y granadas de artillería que daban a los ranger facilidad de ocultación, pero estaba tan roto que incluso dificultaba el reagrupamiento y las comunicaciones. Cuando el grupo principal de los ranger escaló la pared, los alemanes se habían retirado a los búnkeres supervivientes. Antes del bombardeo, la guarnición era de 125 hombres de la 716.ª División, pues los artilleros habían dejado la posición tres días atrás.

La noche anterior a los desembarcos, la información aliada empezó a sospechar que los alemanes podrían haber evacuado los cañones, y cuando los ranger llegaron a las casamatas se dieron cuenta de que así había sido: los únicos «cañones» en Pointe du Hoc eran unos falsos, hechos de madera. Durante gran parte de la mañana permanecieron en la punta al menos dos concentraciones enemigas importantes, la más peligrosa de las cuales era una posición antiaérea en la esquina suroccidental del emplazamiento artillero y que resistió repetidos ataques de los ranger. El búnker de observación, en el extremo de la punta, estaba defendido por un puñado de alemanes, y había otros grupos en las ruinas de los blocaos del alojamiento de tropa y del polvorín. Un reducto alemán en un despeñadero al este siguió hostigando la punta con fuego automático durante buena parte de la mañana, hasta que un destructor británico lo descubrió y lo mandó al mar a cañonazos.

Pequeños grupos de ranger empezaron a salir hacia el sur para asegurar la punta, y unos 50 hombres llegaron a la carretera hacia las 08:00 horas tras abrirse paso entre dos posiciones enemigas en el límite sur de la base. Algunas patrullas se infiltraron hacia el sur, por los campos, buscando los cañones ausentes. Al final los encontró una patrulla de dos hombres, sin vigilancia pero listos para abrir fuego, en un manzanal de Criqueville-en-Bessin, unos 600 metros al sur de las posiciones. Apuntaban hacia playa Utah y tenían la munición preparada. La primera patrulla colocó granadas de termita en dos cañones y machacó los elementos de puntería, y luego llegó una segunda patrulla con más granadas, que infligieron más daños. Los ranger habían cumplido su misión.

Los otros elementos del Grupo Provisional de Ranger que estaban todavía en el mar no se enteraron del éxito de Rudder. Se dio el recibí a un mensaje de las 07:25 horas sobre que los ranger estaban en lo alto del acantilado, pero no así a otro, de las 07:45 horas, de que habían tomado la punta. Como la fuerza de Rudder había desembarcado 40 minutos tarde, el mando creyó que la misión había fallado y ordenó que el resto de los ranger desembarcase con el 116.º RCT, lo que hizo a las 07:30 horas. Esto podía ser muy peligroso para la fuerza de Rudder, pues a las 08:30 horas consistía en apenas el equivalente a una compañía y estaba atrayendo cada vez más atención de los alemanes. Unos 60 ranger permanecían en la punta, estableciendo un fino cordón defensivo en el límite meridional de las posiciones de las baterías, y

FUERZAS ESTADOUNIDENSES

1 LCA-861 (Cía. E, 2.º Batallón Ranger)
2 LCA-862 (Cía. E, 2.º Batallón Ranger)
3 LCA-868 (Cía. E, 2.º Batallón Ranger)
4 LCA-722 (Cía. E, 2.º Batallón Ranger)
5 LCA-668 (Cía. D, 2.º Batallón Ranger)
6 LCA-858 (Cía. D, 2.º Batallón Ranger)
7 LCA-887 (Cía. F, 2.º Batallón Ranger)
8 LCA-884 (Cía. F, 2.º Batallón Ranger)
9 LCA-883 (Cía. F, 2.º Batallón Ranger)
10 Cía. E, 2.º Batallón Ranger
11 Cía. F, 2.º Batallón Ranger
12 Cía. D, 2.º Batallón Ranger

6. Se mandan patrullas por la carretera para formar un perímetro defensivo y buscar los cañones desaparecidos.

5. Los ranger inspeccionan las casamatas de los cañones y se cuelan por detrás de las posiciones alemanes.

1. 07:10 horas. Los ranger desembarcan en el lado este de Pointe du Hoc. La zona frente al LCA-888 se ha derrumbado por el bombardeo, facilitando su escalada.

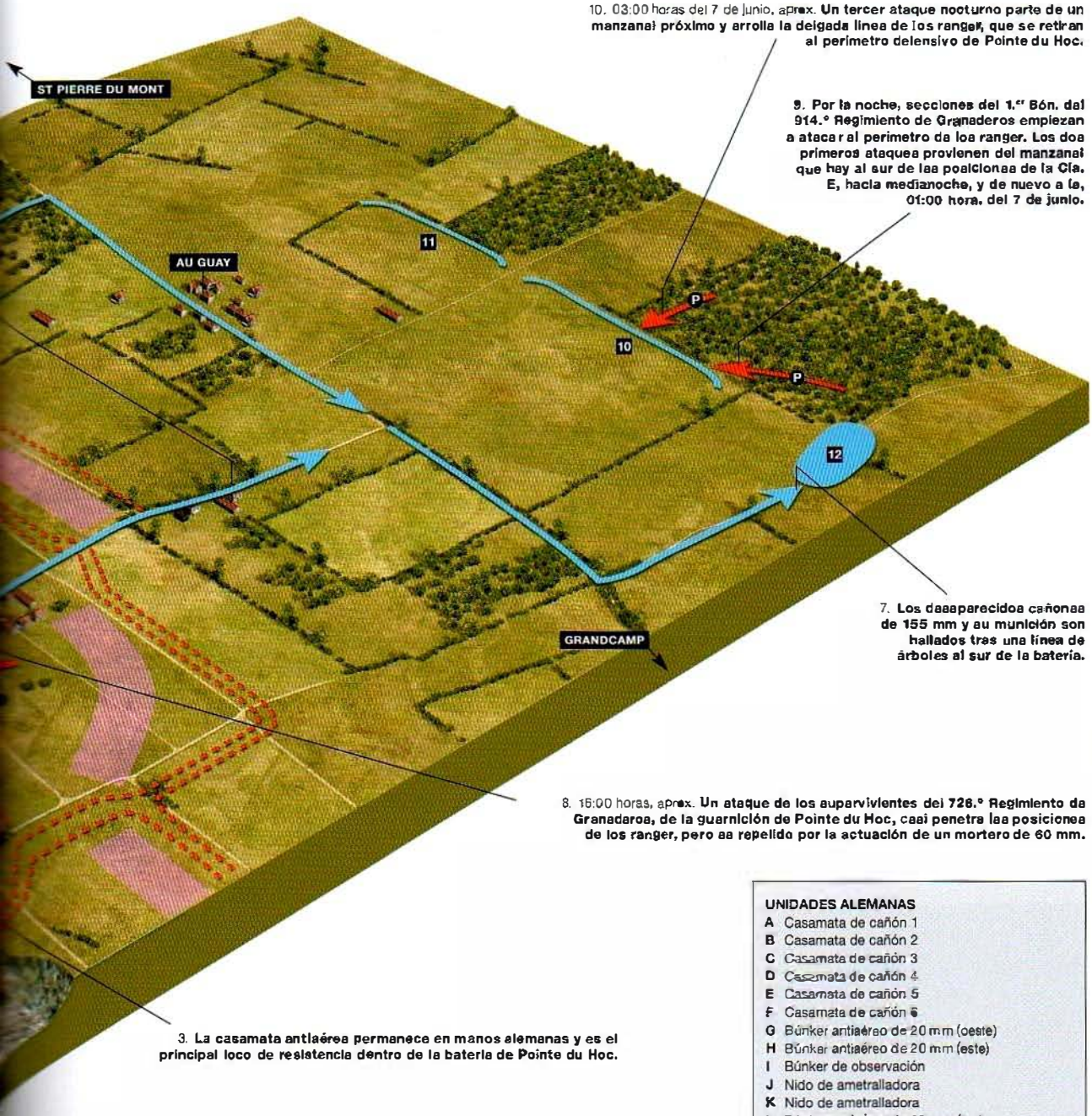
CAMPO DE MINAS

ALAMBRADA PERIMETRAL

II 2.º Ranger
RUDDER

2. Un pequeño grupo de soldados alemanes permanece en el búnker de observación durante gran parte del día.

4. Un grupo de ranger es capturado a primera hora de la mañana cuando intenta silenciar el emplazamiento antiaéreo.



10. 03:00 horas del 7 de junio, aprox. **Un tercer ataque nocturno parte de un manzanal próximo y arrolla la delgada línea de los rangers, que se retiran al perímetro defensivo de Pointe du Hoc.**

9. **Por la noche, secciones del 1.er Bón. del 914.º Regimiento de Granaderos empiezan a atacar al perímetro de los ranger. Los dos primeros ataques provienen del manzanal que hay al sur de las posiciones de la Cía. E, hacia medianoche, y de nuevo a la, 01:00 hora, del 7 de junio.**

7. **Los desaparecidos cañones de 155 mm y su munición son hallados tras una línea de árboles al sur de la batería.**

8. 16:00 horas, aprox. **Un ataque de los supervivientes del 726.º Regimiento de Granaderos, de la guarnición de Pointe du Hoc, casi penetra las posiciones de los ranger, pero es repelido por la actuación de un mortero de 60 mm.**

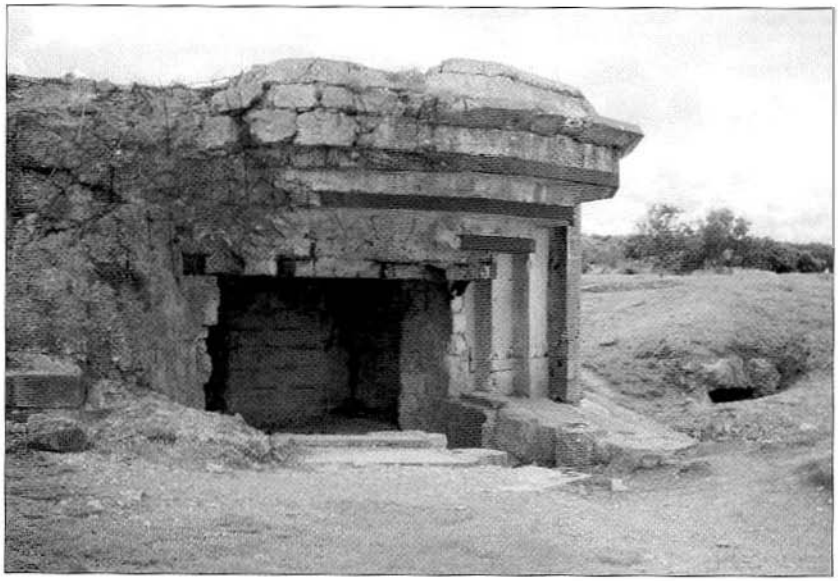
3. **La casamata antiaérea permanece en manos alemanas y es el principal foco de resistencia dentro de la batería de Pointe du Hoc.**

UNIDADES ALEMANAS

- **A** Casamata de cañón 1
- **B** Casamata de cañón 2
- **C** Casamata de cañón 3
- **D** Casamata de cañón 4
- **E** Casamata de cañón 5
- **F** Casamata de cañón 6
- **G** Búnker antiaéreo de 20 mm (oeste)
- **H** Búnker antiaéreo de 20 mm (este)
- **I** Búnker de observación
- **J** Nido de ametralladora
- **K** Nido de ametralladora
- **L** Búnker antiaéreo de 20 mm (sur)
- **M** Nido de ametralladora
- **N** Nido de ametralladora
- **O** Supervivientes del 726.º Regimiento de Granaderos, de guarnición en Pointe du Hoc
- **P** Elementos del 1.er Batallón del 914.º Regimiento de Granaderos

EL 2.º RANGER EN POINTE DU HOC

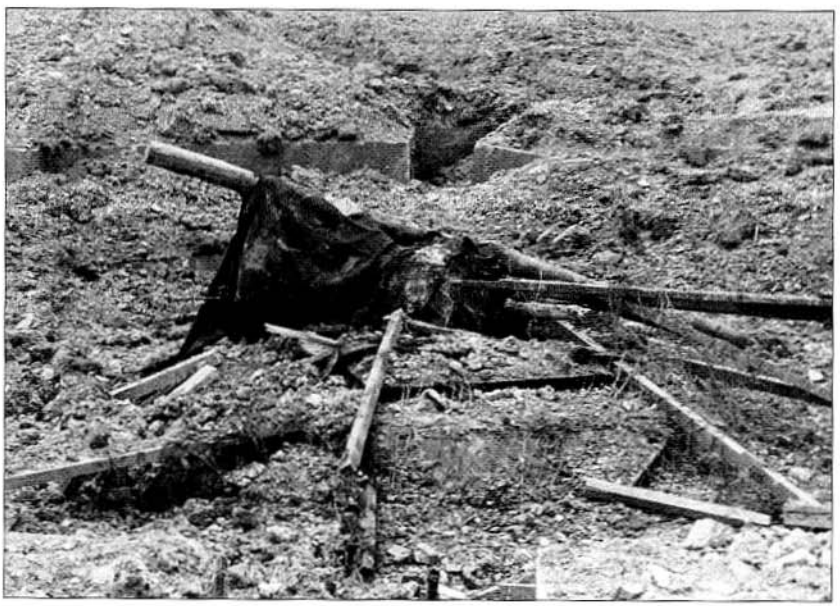
De las 07:10 horas del 6 de junio a las 03:00 horas del 7 de junio de 1944. Visto desde el noroeste, muestra el asalto a la batería de Pointe du Hoc por el 2.º Batallón Ranger del teniente coronel James E. Rudder.



Cuando los ranger alcanzaron la cresta de Pointe du Hoc, se encontraron con que las casematas Bauform 771 estaban vacías. El lugar ha sido conservado, y este fortín fue fotografiado por el autor en la década de 1980. (Autor)

se habían enviado varias patrullas, de unos seis hombres cada una, a explorar y limpiar bolsas aisladas de alemanes que se habían retirado al interior a raíz del bombardeo.

El cuartel general de la 352.ª División alemana supo del ataque casi desde el principio, pero no se alarmó demasiado, pues en otros sitios las cosas iban mucho peor. A las 08:05 horas, el GR.916 informó a la división de que una «fuerza débil» había penetrado en Pointe du Hoc y que había enviado una sección de la 9/GR.726 a contraatacarla. La presión alemana obligó a los ranger a establecer una línea defensiva al sureste de las fortificaciones. El primer contraataque significativo de la 9/GR.726 vino de St Pierre-du-Mont contra el lado oriental de la defensa a primera hora de la tarde, y fue rechazado con fuego de fusilería. Un ataque más peligroso empezó a las 16:00 horas, contra el lado occidental, cerca de un pozo anti-



La batería de artillería alemana había desmontado sus cañones de Pointe du Hoc a raíz de los fuertes bombardeos aliados de finales de abril de 1944. Los sustituyeron por unos rudimentarios señuelos de madera que lograron engañar a los intérpretes fotográficos aliados. (MHI)

El 2.º Ranger que deaembarcó en Pointe du Hoc estaba al mando del teniente coronel James Rudder. En la foto aparece en au pueato de mando, en el borde del acantilado, unoa dias deapuéa del asalto, con un telégrafo óptico EE-84 que se usaba para comunicarse con loa buquas e raíz de la pérdida da las radios de la unidad. (MHI)

aéreo, y pudo ser desbaratado gracias al único mortero de 60 mm que quedaba a los defensores. El mando del V Cuerpo no supo nada de la suerte de los ranger hasta la tarde, en que le llegó un mensaje a través del *Satterlee*, que permaneció al largo de la punta gran parte del día proporcionando fuego de apoyo. El mensaje era claro y directo: «Localizada Pointe du Hoc. Misión cumplida. Necesidad de munición y refuerzos. Muchas bajas».

Los ranger en Pointe du Hoc estuvieron aislados buena parte del día, aguardando la fuerza de rescate del 116.º RCT y el 5.º Ranger. Al anochecer, a eso de las 21:00 horas, se abrió paso hasta la línea defensiva una patrulla de 23 hombres de la Cía. A del 5.º Ranger, al mando del teniente Charles Parker. Este grupo había estado junto al que hizo la penetración en Vierville a primera hora del día y, sin encontrar demasiada resistencia, consiguió pasar por las líneas alemanas hasta Pointe du Hoc.

El 2.º Ranger se toma un respiro cerca da su puesto de mando en Pointe du Hoc tras la llagada de la columna da refrasco dal 116.º RCT el Día D+2. El hombre que aparece en el extremo derecho de la foto es un comando británico. (MHI)

En vista de que el GR.726 no conseguía hacerse con la situación, a las 18:25 horas el general Kraiss ordenó a la 1/GR.914 que tomara el control de la punta. Tardó en caer la noche, hacia las 23:00 horas, para cuando la línea de los ranger, unos 85 soldados, se estiraba por una serie de puestos al sur del complejo de baterías y la aldea de Au Guay. La infantería alemana empezó a sondear las defensas en cuanto oscureció y a la 01:00 hora comenzaron las escaramuzas. A las 03:00 horas, un ataque concentrado rebasó una parte de la línea, capturando a 20 estadounidenses y obligando a los más próximos a abandonar sus posiciones en los manzanales y retirarse a las baterías, al otro lado de la carretera. Al amanecer del Día D+1, la fuerza total de Rudder se había reducido a un total de 90 hombres capaces de empuñar un arma, con varias docenas de heridos. El fuego naval mantuvo a raya a la 1/GR.914, y por la tarde llegó finalmente un lanchón con provisiones, munición y una sección de refuerzo. Pero durante todo el D+1, los ranger en Pointe du Hoc no pudieron hacer otra cosa que aguantar hasta que llegara la fuerza de rescate. Una patrulla de ésta apareció en la noche del D+1, pues para entonces el 116.° RCT estaba ya en St Pierre-du-Hoc, a sólo mil metros de allí. El grueso llegó finalmente en la mañana del D+2, encabezado por los M-4 Sherman del 743.° Batallón de Carros.

CONSOLIDANDO LA CABEZA DE PLAYA

Los generales norteamericanos no tuvieron una visión clara de qué pasaba en la playa hasta bien entrada la tarde del Día D. Los primeros despachos favorables del coronel Talley, del Destacamento Avanzado de Información, no llegaron al cuartel general del V Cuerpo de Gerow, en el USS *Ancon*, hasta las 12:25 horas, y hablaban de manera vaga de «hombres avanzando por las pendientes» y de «hombres, supuestamente nuestros, en el horizonte». A las 13:09 horas, Talley envió a los buques el primer informe optimista: «Las tropas antes inmovilizadas en Easy Red, Easy Green y Fox Red avanzan por las alturas de detrás de las playas».

Cuando, al final de la mañana, desembarcó el segundo grupo de regimientos, la situación en Omaha se estaba transformando de un caos total en un mero desorden. A mediodía, las Brigadas Especiales de Ingenieros tenían en tierra el personal suficiente para iniciar la complicada tarea de preparar la cabeza de playa para las subsiguientes llegadas de tropas y material. En algunas partes significativas, sobre todo en el sector Easy Red, apenas había ya fuego de fusilería, sólo algún ataque ocasional de morteros o artillería. Las playas estaban sembradas de muertos y heridos, de equipo roto o en llamas, y con un considerable atasco de tropas y vehículos que no podían salir de las mismas. Ninguna de las ramblas estaba lo bastante despejada para permitir el tráfico, y las tropas que se dirigían al interior lo hacían caminando por los escarpes.

Una de las primeras tareas de los ingenieros fue la de acabar de quitar las obstrucciones de la playa. La pleamar se produjo hacia las 11:00 horas, y a partir de ese momento el mar empezó a bajar, facilitando la labor. Las áreas en torno a los escarpes estaban todavía densamente minadas, y esos campos tenían que levantarse para que las tropas pudiesen pasar con seguridad hacia el sur. Las peores playas de la mañana habían sido Charlie y Dog Green, al oeste. Como la infantería que desembarcó en ellas, los zapadores habían tenido también fuertes bajas. Al final de la mañana, la C/121.° de

La primera salida que quedó completamente abierta fue la de la riera E-1 St Laurent, conocida por los franceses como valle del Ruquet. A la derecha da la foto está el sitio por el que el grupo del teniente Spalding subió el escarpe y que fue la primera penetración de los norteamericanos tierra adentro. Justo dabajo del globo cautivo estaba el reducto WN-66. Los prisioneros alemanes están llevando a sus heridos a los lanchones que los evacuarán a Gran Bretaña. (NARA)

Ingenieros desembarcó con excavadoras y explosivos. Entre las 12:00 y las 13:00 horas, las partidas de control de tiro de la Marina dirigieron cuatro salvas del acorazado USS *Texas* contra los búnkeres supervivientes en la riera D-1 Vierville; anonadados por la barrera, los 30 soldados alemanes que quedaban salieron de las casamatas y se rindieron. Unos momentos después, el general Cota bajó por la rambla desde el sur y recogió en la playa más soldados para marchar sobre Vierville. A las 14:00 horas, los zapadores reventaron el muro contracarro con media tonelada de explosivos. La ruta a Vierville quedó definitivamente abierta hacia las 18:00 horas, aunque expuesta todavía a fuego de artillería. La riera D-3 Les Moulins siguió en manos de unos tenaces defensores alemanes hasta que se declaró abierta a las 20:00 horas. La E-1 St Laurent había sido una de las primeras en ser despejadas por la mañana, pero estaba costando limpiar sus muchos campos de minas, llenar las zanjas contracarro, eliminar las alambradas y quitar de en medio todos los restos. Bajo un continuo fuego de francotiradores, los bulldozer abrieron a las 13:00 horas una pista nueva por el escarpe, al oeste de la rambla.

Lanchones embarrancados y restos de toda clase cubren la playa del sector Fox Green al final del Día D, mientras los equipos sanitarios retiran los cadáveres y se preocupan de evacuar a los heridos. (NARA)

La atención médica a los heridos en la propia playa mejoró por la tarde en cuanto menguó el acoso de los francotiradores. Se montaron los puestos de asistencia junto al malecón para tener cierto resguardo, pues durante la tarde siguieron cayendo sobre la playa granadas de mortero y artillería. (NARA)

La existencia de este camino de salida hizo que el jefe de playa volviese a abrir Easy Red y Easy Green a los vehículos; los primeros de ellos, unos DUKW, tocaron tierra a las 14:00 horas.

La rambla E-3 Colleville resistía enconadamente, y los últimos fortines no pudieron ser silenciados por el fuego de los carros hasta las 16:30 horas. Esta salida siguió siendo peligrosa toda la tarde, pues estaba ahorquillada por la artillería y cada 15 o 20 minutos le caía una salva. Los zapadores empezaron a trabajar en la limpieza de obstrucciones en la entrada de la riera hacia las 20:00 horas, en que remitió el fuego artillero. Los carros comenzaron a pasar por ella a la 01:00 hora del D+1, pero los vehículos de ruedas tuvieron que esperar hasta el amanecer. Por la tarde del Día D, los ingenieros habían despejado 13 de las 16 brechas que los planificadores esperaban tener abiertas después de que desembarcase la primera oleada. Se había neutralizado el 35 por ciento de los obstáculos de la playa.

Zapadores de la 5.ª Brigada Especial de Ingenieros desembarcan del LCT-538 en Easy Red hacia las 11:30 horas; en lo alto de los cascos se observa el emblema de la media luna que distingula a los ingenieros. El reportero que tomó esta instantánea, el capitán Herman Wall, de la 165.ª Compañía Fotográfica, fue herido poco después. (NARA)

Las zanjas contracarro que había al pie del escarpe fueron convertidas también en puestos de curas durante la tarde y noche del Día D. Una vez estabilizados, los heridos eran enviados a los buques para proseguir su tratamiento o ser evacuados a Gran Bretaña. (NARA)

Los esfuerzos por desembarcar artillería que diese fuego de apoyo resultaron frustrados. Los batallones de artillería de campaña agregados a los regimientos de infantería tenían sus obuses de 105 mm en los camiones DUKW, pero éstos iban tan cargados y la mar era tan mala que empezaron a embarcar agua. Se hundieron todos los DUKW del 11.° Batallón de Artillería de Campaña (116.° RCT), salvo uno, y el 7.° Batallón (16.° RCT) perdió seis de los suyos en el trayecto y los otros seis no pudieron aterrar a media mañana debido a la congestión de la playa. Los dos batallones de obuses autopropulsados M-7 de 105 mm no tuvieron más suerte al desembarcar. Cinco LCT del 58.° Batallón de Artillería de Campaña Acorazada chocaron con minas o se hundieron, y el 62.° Batallón fue incapaz de desembarcar. El 7.° Batallón de Artillería y uno solo de los obuses de 105 mm del 111.° Batallón hicieron su primera misión de fuego desde tierra firme a las 16:15 horas contra unos nidos de ametralladora alemanes próximos a Colleville. Seis autopropulsados

Unos de los vehículos más valiosos en las playas durante las primeras horas del Día D fueron los tractores blindados D-7, usados por los zapadores para apartar obstáculos, llenar zanjas contracarro y efectuar toda clase de trabajos, y siempre bajo el fuego. Este ejemplar estaba en un pueblo normando unas jornadas después del Día D. (NARA)

M-7 del 62.º Batallón llegaron finalmente a tierra a las 18:30 horas, pero no estuvieron listos para operar el propio Día D, pero siete de los del 58.º Batallón llegaron por la tarde y fueron enviados a apoyar los combates cerca de St Laurent. En total, el Día D desembarcaron cinco batallones de artillería, pero perdieron 26 de sus 60 obuses y fueron de poca utilidad.

LA BATALLA POR LOS PUEBLOS

Durante la tarde se sucedieron las escaramuzas a lo largo de la carretera de la costa, centradas en los pueblos que había detrás de los escarpes. El primero que se ocupó fue el de Vierville, en el lado occidental de la playa Omaha. Sin embargo, su control por los norteamericanos fue precario, debido a las graves bajas sufridas en Charlie y Dog Green y al desvío de los refuerzos del 115.º RCT a playas situadas más al este. Además, la 352.ª División de Infantería alemana tenía un regimiento fresco al oeste de Pointe du Raz de la Percée. Una compañía del 5.º Ranger y el 116.º de Infantería salió de Vierville hacia el oeste alrededor del mediodía, pero fue detenida por las posiciones defensivas alemanas. El resto de los ranger llegó avanzada la tarde, pero el jefe del 116.º RCT, el coronel Canham, decidió no presionar hacia Pointe du Hoc ese mismo día debido a la debilidad de sus fuerzas. Estuvo acertado, pues las unidades alemanas que acosaban Vierville eran las más potentes de todo el sector. Justo al sur del pueblo estaba el III/GR.726, que fue reforzado por elementos del batallón de zapadores de la 352.ª División y por la 7/GR.916. Al oeste se encontraban dos compañías del GR.726 y un batallón del GR.914, a los que más tarde se unió un batallón de la 30.ª Brigada Móvil.

Cuando la ribera D-1 Vierville quedó finalmente asegurada, a última hora de la tarde, los 17 Sherman supervivientes del 743.º Batallón de Carros llegaron hasta Vierville para pasar la noche. Las pérdidas norteamericanas de carros durante el Día D ascendían a 79, y si no llega a ser por los cuatro carros de reserva que desembarcaron al final de la jornada, el 741.º Batallón se habría quedado sin uno solo. Varios de los vehículos dañados pudieron ser devueltos al servicio en los días siguientes.

El avance sobre St Laurent, en el centro, fue lento a pesar de que en los alrededores había hasta cinco regimientos de infantería estadounidenses. Los setos y los manzanales eran ideales para la defensa, y los estadounidenses estaban dispersos y descoordinados. Para hacer frente al ataque enemigo, Kraiss ordenó a sus doce cazacarros Marder III que avanzaran en apoyo de los contraataques locales de la 7/GR.916, pero fueron localizados por los aviones de observación navales y empeñados por los cañones de los buques cuando aún estaban muy al sur de la playa: su ataque se estancó antes de llegar a las líneas enemigas.

Dos compañías del 3/116.º de Infantería estadounidense libraron varias escaramuzas con la recién llegada 7/GR.916, y, en consecuencia, su avance fue lento. Además, el reducto WN-67 cubría el cruce donde la carretera de la playa se encontraba con la de la costa. Por entonces, el 3/116.º de Infantería no lo sabía, pero el 2/115.º de Infantería estaba avanzando hacia el sur por el lado oriental de St Laurent y pasó gran parte de la tarde peleando con las fuerzas alemanas que había en el pueblo. Esta zona fue barrida por el fuego naval al atardecer, lo que de hecho detuvo el ataque estadounidense. Hacia las 17:00 horas se enviaron cuatro carros M-4A1 del 741.º Batallón por la rambla E-1 St Laurent para apoyar el ataque sobre el pueblo,

Pocas baterías de artillería de campaña estadounidenses consiguieron tomar parte en los combates del Día D, pero por lo menos se pudo contar con el 81.° Batallón de Armas Químicas y sus morteros de 106 mm. Esta unidad se repartió entre los RCT 16 y 116, y fue la única artillería en tierra de que dispusieron los estadounidenses durante la mañana y primeras horas de la tarde. (NARA)

pero no encontraron a la infantería y formaron una línea defensiva en el lado oriental del mismo. Por entonces, el 1/115.° de Infantería había rebasado el pueblo y se dispuso a pernoctar en los campos al sur de éste. El 2/115.° de Infantería se le unió al caer la noche. Los carros enlazaron finalmente con algunas unidades dispersas de infantería y llevaron a cabo unas cuantas misiones con ellas contra francotiradores y nidos de ametralladoras antes de que oscureciese.

Secciones aisladas del 16.° de Infantería iniciaron la lucha por Colleville a media mañana. Hacia mediodía se habían cohesionado en un grupo de unos 150 hombres, que empezaron a avanzar hacia la parte occidental del pueblo. Mientras tanto, elementos del II/GR.915 del Kampfgruppe Meyer aparecieron por el lugar y reforzaron las posiciones alemanas en torno a Colleville, y la Compañía G del 16.° de Infantería tuvo que ponerse a la defensiva hasta la llegada del 2/18.° de Infantería hacia las 15:00 horas. Se trataba del contraataque ordenado por Kraiss horas antes, pero estuvo mal coordinado y no pudo rechazar la penetración estadounidense. Lo que paró ulteriores intentos norteamericanos sobre Colleville fue el fuego naval amigo, que empezó a caersobre la población al final de la tarde. El 2/18.° de Infantería se acercó por el sur y los tres batallones incompletos del 16.° de Infantería se desplegaron en línea a lo largo de la carretera de la costa al suroeste del pueblo.

La Compañía A del 741.° Batallón de Carros dio al 116.° RCT fuego de apoyo contra los reductos alemanes en las horas críticas de la mañana del Día D. Este carro, el A-13 Adeline II, fue alcanzado en las ruedas traseras por un contracarro de 50 mm durante los combates contra los búnkeres de la riera E-1 St Laurent. Pudo seguir moviéndose, pero no así subir por el escarpe y salir de la playa. Luego fue remolcado por el carro de recuperación T-2 del batallón, como se aprecia en esta foto, tomada en Colleville después del Día D. (NARA)

ARRIBA **Las tropas estadounidenses pasaron las jornadas siguientes al Día D limpiando las bolsas aisladas de tropas alemanas en los campos que rodeaban la cabeza de playa. Este soldado ha elegido una bandera de rendición que quizá no es la más apropiada, pero parece que le ha funcionado. (NARA)**

ARRIBA, IZQUIERDA **Durante todo el Día D siguieron llegando los refuerzos, como esta sección que avanza por un pasillo libre de minas al oeste de la rambla E-1 St Laurent; obsérvese que los zapadores han marcado el pasillo con cinta blanca. (NARA)**

La situación en la zona era en extremo confusa, pues los americanos no sólo sufrían ataques locales del II/GR.915, sino que grupos de alemanes que se retiraban de las posiciones defensivas en la playa se encontraban por azar con patrullas estadounidenses.

En el lado oriental de la playa, el pueblo de Le Garde Hameau fue ocupado por el 3/16.° de Infantería. Cuando al final del día empezó a llegarel tercer regimiento de la 1.ª División de Infantería, uno de sus batallones, el 1/26.°, fue enviado por la riera F-1 y vivaqueó al norte de Cabourg, mientras que los otros dos salvaron el escarpe al oeste de la rambla E-3 Colleville para asegurar la zona entre las Divisiones 1 y 29, de St Laurent a la propia Colleville.

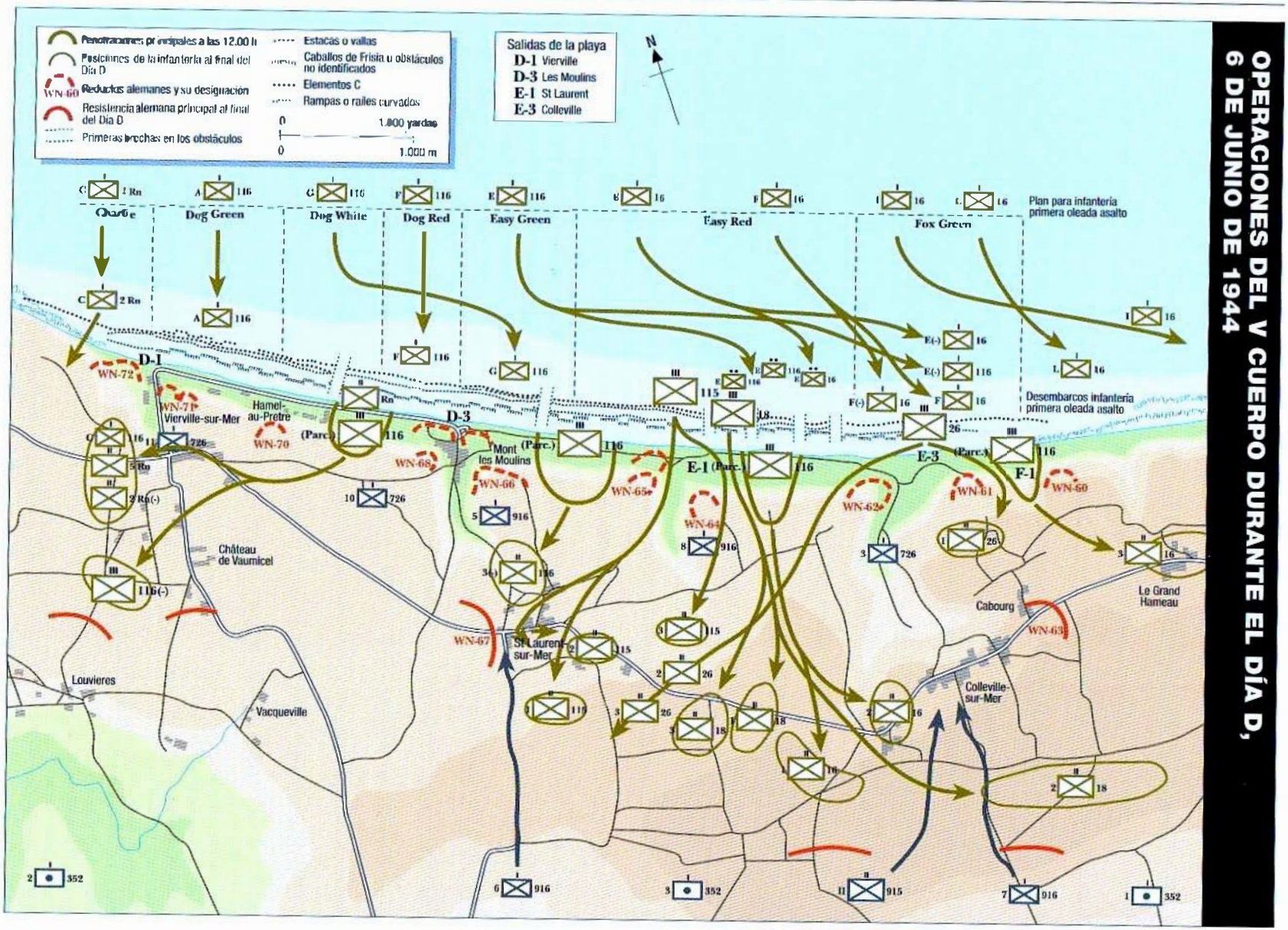
LA PLAYA OMAHA, EN PERSPECTIVA

Después de los desembarcos, los ingenieros tuvieron mucho trabajo limpiando las playas y las zonas costeras de los miles de minas que habían colocado los alemanes. El zapador de la foto está usando su detector SCR-625.

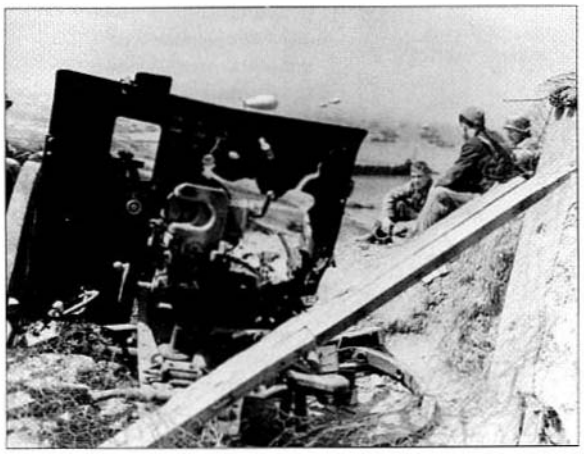
Al final del Día D, el Ejército de Estados Unidos tenía un pie firme en la playa Omaha, agarrado a una línea que corría a kilómetro y medio tierra adentro. Era mucho menos de lo previsto, pero, a la vista de la grave subestimación del potencial de los alemanes, era un logro significativo. Un total de 34.200 hombres desembarcaron en la playa Omaha durante el Día D, aunque al acabar el día gran parte de ellos continuaban congregados en las proximidades de la playa. Las fuerzas de asalto al sur de la misma estaban tan dispersas, desconectadas y débiles que no podrían intentar un nuevo empujón hasta el día siguiente. Los generales no habían calculado que los desembarcos en Omaha pudiesen ser difíciles y creían que el momento decisivo se produciría uno o dos días después, cuando los alemanes lanzaran un violento contraataque. En la práctica, los desembarcos habían sido mucho más costosos de lo esperado, pero el contraataque alemán no se produjo.

No se sabe con certeza cuántas bajas tuvieron los norteamericanos el Día D. La historia del V Cuerpo da 1.190 para la 1.ª División de Infantería, 743 para la 29.ª División y 441 para las fuerzas del Cuerpo, totalizando 2.374. De éstas, 694 serían muertos, 331 desparecidos y 1.349 heridos. No existe ningún desglose por graduaciones, pero de los informes por escrito se deduce que las muertes entre los mandos de combate –comandantes jóvenes, capitanes, tenientes y sargentos– debieron de ser desproporcionadamente altas. Luego, la 1.ª División redujo sus cifras a medida que los desaparecidos fueron localizados gradualmente, y se acepta en general un total de 2.000 bajas del Ejército en Omaha. Es una cifra que supera a la de todas las demás playas juntas. En estos últimos años ha habido cierta tendencia a exagerar estas bajas, sobre todo a causa de la dificultad en asignarlas con precisión. Pero,

La marea baja de la tarde del 6 de junio reveló un sector Dog White atestado de restos de vehículos y lanchones. Este carro M-4, el C-13 Ceaseless, era de la Compañía C del 743.º Batallón y quedó varado en la playa al perder una oruga.



OPERACIONES DEL V CUERPO DURANTE EL DÍA D, 6 DE JUNIO DE 1944



Para reforzar las defensas de Normandía, Rommel hizo desplegar obsoletos cañones de campaña de la Gren Guerra, incluidas piezas alemanas de 77 mm recalibradas a 75 mm y cañones checos Skoda de 76,2 mm. Viejas o no, estas armas resultaron muy eficaces contra la infantería al descubierto en las playas. Este cañón en particular ha recibido un impacto directo a la derecha del escudo, probablemente de un carro de combate, que le ha desmontedo también la rueda de ese lado. (NARA)

por tremendas que puedan ser, hay que recordar que el US Army tuvo una media de 1.200 bajas al día durante los combates por Normandía en julio de 1944. Lo que diferencia a Omaha de la batalla posterior es que se produjeran tantas bajas en las primeras oleadas de asalto y en tan poco tiempo. Sin embargo, esta mortandad no puede ocultar el hecho de que la tan cacareada Muralla del Atlántico de Hitler sólo había aguantado un día el ataque de los Aliados. El sacrificio en Omaha puso los cimientos para la ulterior liberación de Francia.

Las razones de esta alta tasa de bajas no son difíciles de determinar. Omaha estaba mucho más defendida que cualquiera de las demás playas y sus elevados escarpes constituían un obstáculo defensivo mucho mejor que las otras zonas, relativamente llanas. Un estudio británico secreto de la época de la guerra destaca que las tres playas británicas-canadienses estaban defendidas por una media de nueve cañones contracarro cada una, comparados con los 30 contracarro y de campaña de Omaha, cuatro morteros por playa contra los seis de Omaha, y 21 ametralladoras por las 85 de Omaha. Ésta, además, estaba batida por dos batallones de artillería, contra el único batallón, o menos, de las playas británicas. Finalmente, el bombardeo preparatorio de playa Omaha fue más corto que el de las zonas británicas vecinas, en algunos casos una hora más corto, pues los desembarcos en Omaha tuvieron lugar más pronto debido a las variaciones de la marea.

Aunque el bombardeo aéreo inicial sobre Omaha fue un fracaso, la actividad de las fuerzas aéreas aliadas sobre Normandía durante el Día D había sido extremadamente eficaz. La consecuencia más importante de la superioridad aérea sobre las playas fue que dio rienda suelta a los bombarderos y cazabombarderos aliados para aislar a las reservas alemanas de las cabezas de playa. El movimiento de vehículos motorizados de cualquier clase fue difícil o imposible. La Octava Fuerza Aérea de Estados Unidos efectuó 1.729 salidas de bombarderos pesados en el Día D, a las que el IX Mando de Bombardeo sumó otras 823 de bombarderos medios, con un total de 5.037 toneladas de bombas arrojadas. La Octava Fuerza Aérea llevó a cabo 1.880 salidas de caza durante ese día, y la Novena Fuerza Aérea, 2.065 de cazabombardeo.

La actuación de la Marina de Estados Unidos en Omaha fue ejemplar. El personal de la Marina, la Guardia Costera y la Marina británica que tripuló los lanchones afrontó dificultades tremendas y tuvo que desembarcar las fuerzas bajo un intenso fuego. Cuando los desembarcos estaban en peligro, los jóvenes patrones de los destructores maniobraron por las aguas someras para poder proporcionar su vital fuego de apoyo contra las fortificaciones alemanas. Todas estas acciones ayudaron a decidir el signo de la batalla, que fue un ejemplo de actuación de armas combinadas en el sentido más amplio del término.

La perspectiva alemana al término del Día D era mucho más pesimista que durante la tarde, en que parecía que la invasión había sido abortada en Omaha. El general Kraiss tenía pocas esperanzas de poder parar a las fuerzas aliadas a menos que le llegaran refuerzos importantes. Sus bajas durante el Día D habían sido pocas (unas mil) en comparación con las estadounidenses, pero su artillería estaba sin munición, sus unidades estaban dema-

El cuartel general de la 352.ª División de Infantería alemana tuvo la primera impresión clara de la enormidad de los desembarcos aliados a última hora de la mañana del Día D+1, cuando el teniente coronel Fritz Ziegelmann llegó al último reducto que quedaba en manos alemanas, en lo alto del promontorio de la Pointe du Raz de la Percée. La escena que vio fue parecida a ésta, si bien deade el lado oriental de la playa. (NARA)

siado extendidas y carecía de reservas. Su mayor preocupación era la ruptura de los carros británicos en la vecina playa Gold. El contraataque de la Agrupación Meyer durante la tarde fue rechazado con contundencia por los británicos: el teniente coronel Meyer murió, y sus tres batallones quedaron reducidos a menos de 100 hombres. Esto había consumido las reservas del 84.º Cuerpo alemán salvo la 30.ª Brigada Móvil, que fue usada de forma fragmentaria para tapar brechas. Kraiss no tenía una idea clara de la situación en Omaha, pues había perdido las comunicaciones con la mayoría de los reductos, y sus fuerzas a lo largo de la carretera de la costa recibían historias contradictorias de los hombres que se retiraban de las defensas de la playa. Sin embargo, su línea defensiva opuesta a Omaha parecía resistir, lo que no podía decirse de las posiciones a ambos lados de ésta. Al día siguiente, envió a su oficial de operaciones al reducto WN-76, que aún aguantaba en la Pointe du Raz de la Percée. Debido a la aviación aliada, el viaje duró cinco horas en vez de los 30 minutos habituales. El teniente coronel Fritz Ziegelmann escribiría luego: «Lo que vi desde el WN-76 no se me olvidará jamás. El mar parecía una imagen de la revista naval de la Flota alemana en Kiel. Buques de todas clases se apretujaban en la playa y se escalonaban mar adentro. ¡Y toda esta concentración estaba intacta, sin interferencia alguna por parte alemana! Entendí claramente el mal humor del soldado alemán que se preguntaba dónde estaba la Luftwaffe. Que los soldados alemanes aguantasen ahí luchando duro y tan tenazmente es, y seguirá siendo, un misterio».

La Luftwaffe, acosada tras meses de una presión aliada incesante, casi no participó en la batalla. El jefe de la Luftflotte 3, mariscal Hugo Sperrle, no autorizó la emisión del aviso «Peligro Oeste Inminente» hasta media mañana del 6 de junio, cuando sus aviones de reconocimiento habían divisado las flotas aliadas antes del amanecer. Como resultado, las muchas unidades de caza que habían sido trasladadas al interior para sustraerlas a los ametrallamientos constantes de los cazas aliados no regresaron a sus campos avanzados cerca del Canal hasta la tarde del Día D. Los únicos aviones de la

Luftwaffe que sobrevolaron las playas de la invasión fueron dos Fw 190 del I/Jagdgeschwader 26 guiados por el propio jefe del grupo, el teniente coronel Josef «Pips» Priller, y que despegaron de Lille hacia las 08:00 horas, dieron una rápida pasada por encima de las playas y aterrizaron en Creil. Las unidades próximas a la costa sólo pudieron efectuar cien salidas diurnas durante la jornada, 70 de ellas de caza. Los cazas de la Luftwaffe reclamaron el derribo de 24 aviones aliados, pero a costa de 16 de los suyos. El intento de ataque realizado por una docena de bombarderos Ju 88 se saldó con el derribo de todos ellos. La Luftwaffe procuró redimirse con un ataque nocturno concertado de los bombarderos y torpederos del Fliegerkorps IX, pero pocos de los 175 aviones lanzados llegaron hasta las flotas aliadas debido a la acción de la antiaérea y de los cazas nocturnos. La Kriegsmarine tuvo una actuación aún menor, pues sus buques y cañones de costa no intervinieron para nada en la playa Omaha.

La reacción del alto mando alemán al Día D fue indecisa. Durante gran parte de la jornada se creyó que lo de Normandía era sólo una diversión, no la invasión principal. Hitler se resistía a empeñar sus reservas acorazadas e insistía en que los desembarcos tenían que ser detenidos con los medios locales. Esta indecisión se mantendría durante buena parte de junio. Rommel empezó a mover contra las playas aliadas las divisiones acorazadas bajo su control, pero ninguna de ellas contra Omaha. En cuanto fueron desplegados, durante los días siguientes, los panzer no iban a tener un impacto decisivo. No sólo la acción aérea aliada dificultaba mucho el movimiento de las divisiones acorazadas, sino que el terreno de detrás de las playas, el *bocage*, estaba tan parcelado con seto vivo y las carreteras eran tan malas que la maniobra era casi imposible. Las batallas en Normandía, sobre todo en los sectores estadounidenses, iban a ser batallas de infantería.

El V Cuerpo de Estados Unidos fue expandiendo gradualmente la cabeza de la playa Omaha, alcanzando el río Aure y los objetivos del Día D con dos jornadas de retraso. La 352.ª División de Infantería siguió ofreciendo una dura resistencia, pero la ventaja era ya de las crecientes fuerzas estadounidenses. El 9 de junio, el V Cuerpo lanzó su primera ofensiva desde la cabeza de playa, un ataque con tres divisiones que avanzó 19 km y tomó el terreno dominante del bosque de Cerisy. El día 12 se reemprendió el ataque y, con la captura de Carentan, se unieron las cabezas de playa de Utah y Omaha. Para el 13 de junio, el V Cuerpo se había internado ya 32 km, enlazando con las cabezas de playa colindantes, las de Gold y Utah. En el sector de esta última, el VII Cuerpo de Collins se enfrentaba a una oposición menor y llegó al puerto de mar de Cherburgo el día 20, pero los alemanes habían demolido todas las instalaciones portuarias, de modo que fue una victoria pírrica. Durante las siete semanas siguientes, los Aliados iban a librar una dura batalla por el *bocage* y la ciudad de Caen, antes de conseguir la ruptura final en Normandía durante la operación «Cobra»[4], en la última semana de julio.

[4] Véase el volumen de esta colección *Operación «Cobra»: la salida de Normandía.*

EL CAMPO DE BATALLA, HOY

Debido a su dramática historia, las playas de Normandía se han convertido en un importante atractivo turístico, con muchos lugares preservados. Conducir por el paisaje normando es muy agradable, y la región es fácilmente accesible desde los puertos del Canal y desde París. El área en torno a las playas normandas es todavía rural, de modo que cerca de la costa la red de carreteras no es espléndida. En la zona abundan los indicadores y los mapas, pero es buena idea hacerse con uno de los muchos libros guía existentes para apreciar mejor la significación de cada lugar. Es esencial llevar un buen mapa, pues de lo contrario pueden pasarse por alto lugares importantes. Además, algunas áreas son de propiedad privada y en ellas no son bienvenidos los turistas. Las zonas del desembarco en la playa Omaha se extienden por unos 5 km, por lo que pueden visitarse a pie en un día, dependiendo, claro, del tiempo que se dedique a cada sitio. Las playas vecinas son fácilmente accesibles en coche, por lo que, si se dispone de un tiempo limitado, hay que determinar primero qué sitios interesa más visitar. Algunos de los museos situados cerca de las playas vecinas están dedicados al Día D en general y deben tenerse en cuenta. Para los interesados en uniformes y equipo militar, muchos de esos museos contienen interesantes colecciones de material recuperado. Por ejemplo, el Musée Sous-Marins, que es privado, tiene uno de los carros DD junto con otros artefactos hallados bajo el agua, junto a las playas.

El precio de la guerra. La tumba temporal de uno de los ranger caídos en Pointe du Hoc improvisada en mitad del material de guerra abandonado. (NARA)

Uno de los lugares más impresionantes es Pointe du Hoc, que ha cambiado poco desde 1944 y todavía está tachonado de cráteres de bombas. Ahora está cubierto de hierba y plantas, pero conserva el aire de devastación de entonces. Se conservan muchos de los búnkeres de hormigón, limpiados un poco y sin escombros. La vista del acantilado habla del valor de los ranger. Pointe du Hoc está separada de las playas por el promontorio de la Pointe du Raz de la Percée, y lo mejor es llegarse a ella antes o después de visitar tales playas. Es fácilmente accesible por la carretera de la costa (D.514).

El sitio más conocido de la playa Omaha es quizá el cementerio militar de Estados Unidos, situado en el escarpe próximo a St Laurent y donde se celebran la mayoría de las ceremonias en honor de las fuerzas estadounidenses en el Día D. En él hay enterrados más de 9.000 militares, la mayoría caídos después del Día D, y las largas filas de sus cruces blancas son el mejor recuerdo de lo costosa que fue la campaña de Normandía. A lo largo y por encima de

Los refuerzos del sector de la 1.ª División de Infantería empezaron a llegar en la tarde del 7 de junio, en forma de la 2.ª División de Infantería. En la foto, una columna de esta unidad asciende por el escarpe próximo a la riera E-1 St Laurent en la mañana del 8 de junio de 1944. (MHI)

la playa hay también numerosos memoriales dedicados a las unidades que tomaron parte en «el día más largo» y en los combates subsiguientes.

La playa en sí ha cambiado mucho desde 1944, pues Normandía es un popular destino turístico y de veraneo francés. Muchos de los obstáculos han desaparecido de la arena, aunque cerca de la riera de Vierville se pueden ver restos del muelle Mulberry. Como esa rambla era la salida principal desde dicho muelle, fue modificada a fondo por los zapadores de Estados Unidos y, por lo tanto, apenas queda nada de las posiciones defensivas de junio de 1944. El monumento a la Guardia Nacional se halla donde estaba la casamata con cañón de 75 mm del reducto WN-72. Algunas de las otras rieras no son tan importantes para acceder a la playa, por lo que no han cambiado tanto. En ellas hay muchas de las casamatas de entonces, algunas como monumentos a los combates. Una de ellas es la casamata contracarro del reducto WN-65, que aparece en una de las fotos de este libro. Muchos de los búnkeres y fortificaciones en primera línea de mar han desaparecido o han sufrido transformaciones. Por ejemplo, no se conservó ningún búnker *Panzerstellung* con torre de carro, y algunos de los aún existentes tienen las entradas condenadas. No es aconsejable entrar en ninguna fortificación de Omaha o de cualquier otra playa salvo en las conservadas expresamente para visitas turísticas: muchas de ellas tenían polvorines subterráneos, y las escaleras de acceso a ellos son peligrosas, pues muchas veces carecen de puertas.

BIBLIOGRAFÍA

Los desembarcos del Día D constituyen uno de los temas más populares de la Segunda Guerra Mundial y existen cientos de títulos sobre el particular, de calidad variable. Se produjo una verdadera avalancha de libros nuevos por la época del 50 aniversario, en 1994. La lista que se adjunta no pretende ser exhaustiva, sino que consiste sobre todo en títulos recientes que el autor considera particularmente válidos. Junto a los libros comerciales, hay unos cuantos de circulación limitada, creados por mandos del Ejército del Estados Unidos, que son muy útiles para quienes quieran una visión más profunda y que pueden encontrarse en librerías especializadas en literatura militar.

Ambrose, Stephen, *D-Day, June 6, 1944* (Simon & Schuster, 1994). Este popular historiador ha confeccionado su relato de los desembarcos del Día D a partir de entrevistas a veteranos, con las que obtiene la visión de los hechos desde la perspectiva de los soldados.

Balkoski, Joseph, *Beyond the Beachhead: The 29th Infantry Division in Normandy* (Stackpole, 1989). Un excelente relato de la formación y el entrenamiento de la 29.ª División, así como de su actuación en Normandía.

Sid Berger, *Breaching Fortress Europe* (Society of American Military Engineers, 1994). Dedicado al papel de los ingenieros del Ejército de Estados Unidos en los desembarcos del Día D.

Bernage, George, *Omaha Beach* (Heimdal, 2002). Estupendo ensayo fotográfico de la playa Omaha durante el Día D y el mejor volumen sobre la configuración de las defensas de playa alemanas.

Ewing, Joseph, *29 Let's Go!: A History of the 29th Division in World War II* (Infantry Journal, 1948; reimpreso por Battery Press en 1979). Una de las mejores historias divisionales semioficiales publicadas justo después de la guerra, es un buen relato de la actuación de esa división en la playa Omaha.

Gawne, Jonathan, *Spearheading D-Day* (Histoire & Collections, 1998). Examen soberbio y espléndidamente ilustrado de las unidades especiales de Estados Unidos en los desembarcos de Normandía, con una excelente cobertura de sus uniformes y su material.

Harrison, Gordon, *Cross-Channel Attack* (US Army CMH, 1951). Es el «Libro Verde», la historia oficial del Ejército de Estados Unidos, y sigue siendo uno de los mejores relatos de esos hechos.

Isby, David, *Fighting the Invasion: The German Army at D-Day* (Greenhill, 2000). Es el mejor libro sobre el Ejército alemán en el Día D. Consiste en la edición de una serie de ensayos escritos después de la guerra por altos mandos alemanes para el programa de Estudios Militares Extranjeros del US Army.

Kilvert-Jones, Tim, *Omaha Beach* (Leo Cooper, 1999). De la popular colección Battleground Europe, una mezcla de guía turística por el campo de batalla con un excelente relato corto del hecho de armas.

Knickerbocker, H.R., *et. al.*, *Danger Forward: The Story of the First Division in World War II* (1947, reimpreso por Battery Press en 2002). Una de las mejores historias divisionales publicadas inmediatamente después de la guerra, cubre la actuación de dicha división en el centro de los desembarcos estadounidenses.

Monson, Samuel E., *The Invasion of France and Germany 1944-1945* (Little, Brown, 1957). Uno de los volúmenes de la historia escritos por Morison sobre la actuación de la Marina de Estados Unidos en la Segunda Guerra Mundial; es uno de los mejores libros sobre este tema.

Omaha Beachhead (US Army CMH, 1945, numerosas reimpresiones). Es una primera historia oficial, más corta, de los desembarcos en la playa Omaha, y está disponible en edición de tapa blanda en la US Government Printing Office; incluye un excelente pliego de mapas.

Ramsey, Winston, *D-Day Then and Now, Volume 2* (After the Battle, 1995). Típico del tratamiento minucioso y completo de la revista *After the Battle*, con una excelente selección de fotos históricas y de los mismos sitios en la actualidad.

Ruge, Friedrich, *Rommel in Normandy* (Presidio, 1984). Los esfuerzos de Rommel en Normandía contados por su ayudante naval; proporciona una visión desde dentro del debate sobre la estrategia defensiva alemana en 1944.

Stillwell, Paul, *Assault on Normandy* (US Naval Institute, 1994). Excelente recolección de ensayos a cargo de protagonistas de la Marina en los desembarcos del Día D.

ÍNDICE

Las cifras en negrita corresponden a ilustraciones.

aéreas, operaciones 23, 43, 46, 89, 90-91
  véase también bombardeos
aéreo, poder (en Europa) 9, 10-11
alemán, Ejército
  2/HKAA.1260 38
  Brigada Móvil 68, 84, 90
  despliegue en 1944 10
  dispositivo en Omaha 8
  estilo de batalla 10-11
  Grupo de Ejércitos B 14-15
  información 11
  mandos 13-16
  Panzer 15, 91
  prisioneros de guerra 81, 86
alemán, Ejército: 352.º División de
  Infantería 33, 36-37, 36, 84
  352.º Batallón de Fusileros 37
  GR.914 37, 79-80, 84
  GR.915 37, 69, 85
  GR.916 37, 64, 68, 69, 75, 84
  I/AR.352 37
  II/AR.352 37
  Kampfgruppe Meyer 37, 43, 53, 64, 87, 90
alemán, Ejército: 716.ª División de
  Infantería 30, 36, 75
  GR.726 36, 37, 38, 68, 75-78, 84
  GR.726, 439.º Ost Battalion 86
alemana, Fuerza Aérea 11, 14, 35, 37, 38, 90-91
alemanas, Fuerzas Armadas 36-38
  estrategia 14-16
  mandos y estructura de mando 13-16
  orden de batalla 38
  planes 30-35
alemana, Marina 14, 91
aliadas, fuerzas
  aéreo, poder 9, 10-11
  estilo de la batalla 10-11
  estructura de mando 16-17
  información 11
  planes 21-30, 24, 28
  véase también británico, Ejército; estadounidense, Ejército; estadounidense, Fuerza Aérea del Ejército; estadounidense, Marina
amtrac (tractores anfibios) 27
Ancon, USS 80
Arkansas, USS 22
armas 56-58
  alemanas 36-37
  BAR, fusil ametrallador 71
  cargas 26, 27
  estanqueidad 27, 43, 56-58, 60-62
  Goliath 32
  lanzagranadas contracarro 27, 71
  M-1, carabina 27
  químicas, protección contra armas 56-58
  Sten, subfusil 72-74
  «torbedo Bangalore» 26, 27, 60-62
artillería alemana 36-37
  cañones de campaña de la Gran Guerra 89
  cañones de costa 7, 14
  casamatas de cañones 31, 78
  contracarro PaK 38 de 50 mm 32, 34
  contracarro PaK 43/41 «Schuententor» de 88 mm 33
  dispositivo en Omaha 33-35
  obús leFH 18/40 de 105 mm 33
  señuelos 78
artillería de EE UU 70, 82-83, 85
Atlántico, Muralla del 14, 15
aviones Marauder 23
Augusta, USS 17, 42

bajas alemanas 89
bajas de EE UU 50, 81, 82, 83, 87-89
  Equipos de Asalto de Brecha 53
  primera y segunda oleadas 54, 59
Bingham, comandante Sidney 55, 59, 63
bombardeos
  de la US Navy 22-23, 46, 65-67, 65, 71, 89
  en operaciones aéreas 23, 43, 46, 89, 90-91
Bradley, tte. gral. Omar 17-18, 17, 30, 67, 69
británico, Ejército: comandos 72-74, 79
Bryant, almirante 65-66
bulldozer 25, 52, 65, 83

caballos de Frisia 31
Cabourg 65, 86
camiones anfibios 55, 82-83
Canham, tte. col. Charles «Stonefacer» 19-20, 55, 62, 84
Carmick, USS 66
carros 24-29
  M-4 87
  M-4A1 6, 56-58, 67, 68, 85
  M-4A1 Duplex Drive, anfibio 25-27, 25
  M-4A3-E2 27-29
  carros con pala allanadora 25, 52, 83
  chimeneas de vadeo 25, 26, 56-58
  Churchill 25, 29
  desembarco 25-26, 46-50, 58
  «Funnies» británicos 24-26
  operaciones 52, 54, 55-59, 63, 66, 84
  Panzer 15, 91
  pérdidas 84
  vehículos y armas contracarro 32, 34, 36, 69, 70, 84
Charlie, sector 47, 80
cinturones salvavidas 21
Cointet, puertas 31
Colleville 66, 68, 87
Collins, J. Lawton 27
comunicaciones alemanas 68
comunicaciones de EE UU 64, 65, 79
contracarro, vehículos y armas 32, 34, 36, 69, 70, 84
Corlett, gral. div. Charles 27
Cota, gral. brig. Norman «Dutch» 19, 20, 55, 60-62, 80

D-1 Vierville, riera 46, 47, 65, 80-81, 93
D-3 Les Moulins, riera 34, 59, 63, 64
  ataques contra 50, 53, 54-55, 66, 81
defensas de playa 10, 13, 14, 22, 30-38, 31
  limpieza 80-82
  pozos de tirador 32
  «puertas belgas» 31
  trincheras 34-35, 34
  zanjas contracarro 83
destructores 22, 65-67, 65
Dog Green, sector 46, 47, 50, 54, 80
Dog Red, sector 46, 55, 60-62
Dog White, sector 53, 54, 87
Dollman, coronel general Friedrich 15, 42
Doyle, USS 66
Driscoll, comandante Edmond 18
DUKW 55, 82-83

E-1 St Laurent, riera 51, 67, 81, 81, 86, 93
E-3 Colleville, riera 9, 34, 66, 68
  ataques contra 52, 63, 81-82
  desembarcos cerca de 51, 66, 67
Easy Green, sector 59, 81
Easy Red, sector 31, 59
  limpieza 80-81
  desembarcos en 6, 47, 51, 67, 69, 70, 82
  operaciones en 59-63
Eisenhower, gral. Dwight D. 16-17, 17, 18, 19, 22
Elemento C 31
Emmons, USS 66
equipo, Ejército de EE UU 21, 29, 40
«Espárragos de Rommel» 31
estadounidense, Ejército 38-41
  1.ª División de Infantería 21, 27, 39
  2.ª División de Infantería 93
  29.ª División de Infantería 39
  81.º Batallón de Armas Químicas 85
  artillería, batallones 82-83
  mandos 16-20
  orden de batalla 41
  Partidas de Control de Tiro en Tierra 65
  uniformes y equipo 21, 27, 40, 72-74
estadounidense, Ejército: 16.º RCT 21, 27, 40, 43, 85
  1/116.º 6, 56-58
  3/116.º 59, 85
  741.º Batallón de Carros 39, 47-50, 52, 59, 63, 68, 84
  741.º Batallón de Carros, Cía. A 67, 85
  Cía. A 63
  Cías. E y F 51, 52
  Cía. G 52, 59, 63, 85
  Cía. I 51
  Cía. L 51, 52, 53, 63
  desembarco 51
  Equipo de Asalto de Brecha, actividades 51-52
  mandos 18-19, 18
  objetivos 29, 38-39
  orden de batalla 41
  puesto de mando 63
estadounidense, Ejército: 18.º RCT 41, 67-68, 69, 70, 85
estadounidense, Ejército: 26.º RCT 41
estadounidense, Ejército: 115.º RCT 41, 67, 84
estadounidense, Ejército: 116.º RCT 60-62, 84
  1/116.º 51, 59-63
  2/116.º 54
  3/116.º 54-55, 63, 84

743.º Batallón de Carros 39, 46, 54, 59, 66, 80, 84
743.º Batallón de Carros, Cía. C 87
Cía. A 50-1
Cía. B 54
Cía. C 54, 55, 62
Cía. D 54
Cía. E 51
Cía. F 50
Cía. G 50, 55, 67
Cía. H 54, 59
desembarco 50-51
Equipo de Asalto de Brecha, actividades 53
mandos 19, 20
objetivos 29, 39
orden de batalla 41
planes de desembarco 24
estadounidense, Ejército: 175.º RCT 41
estadounidense, Ejército: ingenieros (Brigadas Especiales de Ingenieros) 67, 80-82, 82, 86, 87
estadounidense, Ejército: ingenieros (Equipos de Asalto de Brecha) 26, 29, 40, 51-53
estadounidense, Ejército: Ranger
2.º Bón. 29, 40, 70-80, 71, 72-74, 79
2.º Bón., Cías. A y B 54
2.º Bón., Cía. C 50, 51
5.º Bón. 40, 54-55, 60-62, 79, 84
equipo 40
mandos 20
objetivos 30, 39-40
estadounidense, Fuerza Aérea del Ejército 10-11, 23, 23, 89
estadounidense, Marina: bombardeos 22-23, 46, 65-67, 65, 71, 89

F-1, riera 52, 63
Fox Green, sector 51, 52, 63, 66, 68, 81
Fox Red, sector 66

Gebelin, capitán de corbeta A.L. 22
Gerhardt, gral. div. Charles 19
Gerow, gral. div. Leonard 18, 19, 26, 67
Geyr von Schweppenburg, gral. Leo *Freiherr* 15
Gibbs, tte. col. 18
Goering, mariscal del Reich Hermann 13
Gold, playa 64, 68, 90
granadas rodantes 33

Hall, almirante 22-23
Hemmkurven 31
Hicks, tte. col. Herbert 18
Hiroshi, Oshima 11
Hitler, Adolf 10, 13, 14, 15, 91
Hoge, gral. brig. William 19
Horner, tte. col. Charles 18
Huebner, gral. div. Clarence 17, 18-19

información 11
insignias, aliadas
116.º de Infantería 60-62
comandos británicos 72-74
ingenieros 82, 87
ranger 60-62, 71
insignias de casco 60-62, 71, 72-74, 82, 87

Keitel, mariscal de campo Wilhelm 13
Kirk, contralmirante Alan 17
Kraiss, tte. gral. Dietrich 16, 16, 37, 53, 64, 68-69, 79, 84, 89-90
Krancke, almirante Theodor 14

lanchas lanzacohetes 23
lanchones de desembarco 27, 81
LCA 71
LCI 39, 55, 66-68
LCI-554 68
LCT 55, 82
LCT-30 68
LCVP 6, 40, 42, 43, 46, 56-58, 68
carga 40, 50, 56-58
tripulaciones 56-58
Lanker, tte. Albert 13
Le Garde Hameau 85
Le Havre, cañones de costa de 7

McCook, USS 65, 66
Marcks, general de infantería Erich 15-16, 43
Marshall, George C. 16, 18
máscaras antigás 29
médico, tratamiento 63, 81-83
Meyer, tte. col. 90
minas y limpieza de las mismas 31, 42, 80-82, 87

Nivens, dinonel D. 46, 47

OKW 13
Omaha, playa
morfología 32-33
razones para su elección 21
sección transversal 21
vistas aéreas 9, 47, 90
véase también defensas de playa
Omaha, playa: operaciones
desembarcos en 6, 54
escenas a vista de pájaro 44-45, 48-49, 76-77
escenas de batalla 56-58, 60-62, 72-74
vistas aéreas 55
operación «Anvil» 7, 9
operación «Fortitude» 9, 22
operación «Overlord» 7-9
operación «Pointblank» 9
operación «Swordhilt» 27
órdenes de batalla 38, 41
Organización Todt 13, 14, 30

Parker, teniente Charles 55, 79
Paso de Calais 9, 11, 14
Pointe du Hoc 35, 38, 71, 75, 78, 92
importancia estratégica 30
operaciones en 22, 40, 43, 55, 70-80, 72-74, 79
Pointe du Raz de la Percée 9, 22, 33, 35, 40, 47, 65
Priller, tte. col. Josef «Pips» 91

Raaen, capitán John 62
radios 65
Raeder, almirante 13
rampa, obstáculos de 31
reductos 33-35
WN-60, captura 52, 53, 63
WN-61 34, 52, 68
WN-62 34, 52
WN-63 63
WN-64 63, 67
WN-5 64, 67, 81, 93
WN-66 34, 54, 55, 63, 64, 66
WN-67 34, 64, 84
WN-68 34, 64, 66
WN-70 54, 64
WN-73 65
WN-76 90
rieras 33-34
véanse también las rieras por su nombre
Rommel, Erwin
el Día D 42
responsabilidad en las defensas occidentales 14-15
sobre el poderaéreo 11
y despliegue de las fuerzas 37
y las defensas de playa 14, 30-31, 31, 89
Royce, gral. Ralph 17
Rudder, tte. col. James E. 20, 70, 79
Rundstedt, mariscal de campo Gerd von 13, 14

Saint Laurent 84
Salvar al soldado Ryan, película 51
Samuel Chase, USS 46, 47, 68
Satterlee, USS 71, 78
Schwartz, tte. Stanley 62
Spalding, tte. John 52
Sperrle, mariscal de campo Hugo 14, 90
Streczyk, sargento Philip 52
Struble, contralmirante A.D. 17

Talley, col. 80
Taylor, tte. col. George 18, 19, 63
telégrafo óptico 79
Texas, USS 71, 80
Thompson, USS 22
trincheras 34
Tschechenigel 31

uniformes y pertrechos
comandos británicos 72-74
Ejército de EE UU 21, 27, 72-74
prendas contra ataque químico 58

Vierville 55, 84

Wall, capitán Herman 82
Weymouth 29, 71

Ziegelmann, col. Fritz 90

El Día D (I):
la playa Omaha

Steven J. Zaloga

Los desembarcos del Día D, el 6 de junio de 1944, han sido la operación militar anfibia más importante montada hasta el presente. Se organizó la mayor armada de la historia para transportar la fuerza de invasión aliada a través del canal de la Mancha y abrir el tan esperado segundo frente contra el Tercer Reich de Hitler.

De los cinco puntos de desembarco principales, el de la playa Omaha fue el más crítico de todos. La primera oleada de asalto tuvo un tercio de bajas, pero al final del Día D la brecha en la «inexpugnable» Muralla del Atlántico estaba abierta y el V Cuerpo estadounidense afianzaba sus unidades en suelo francés.